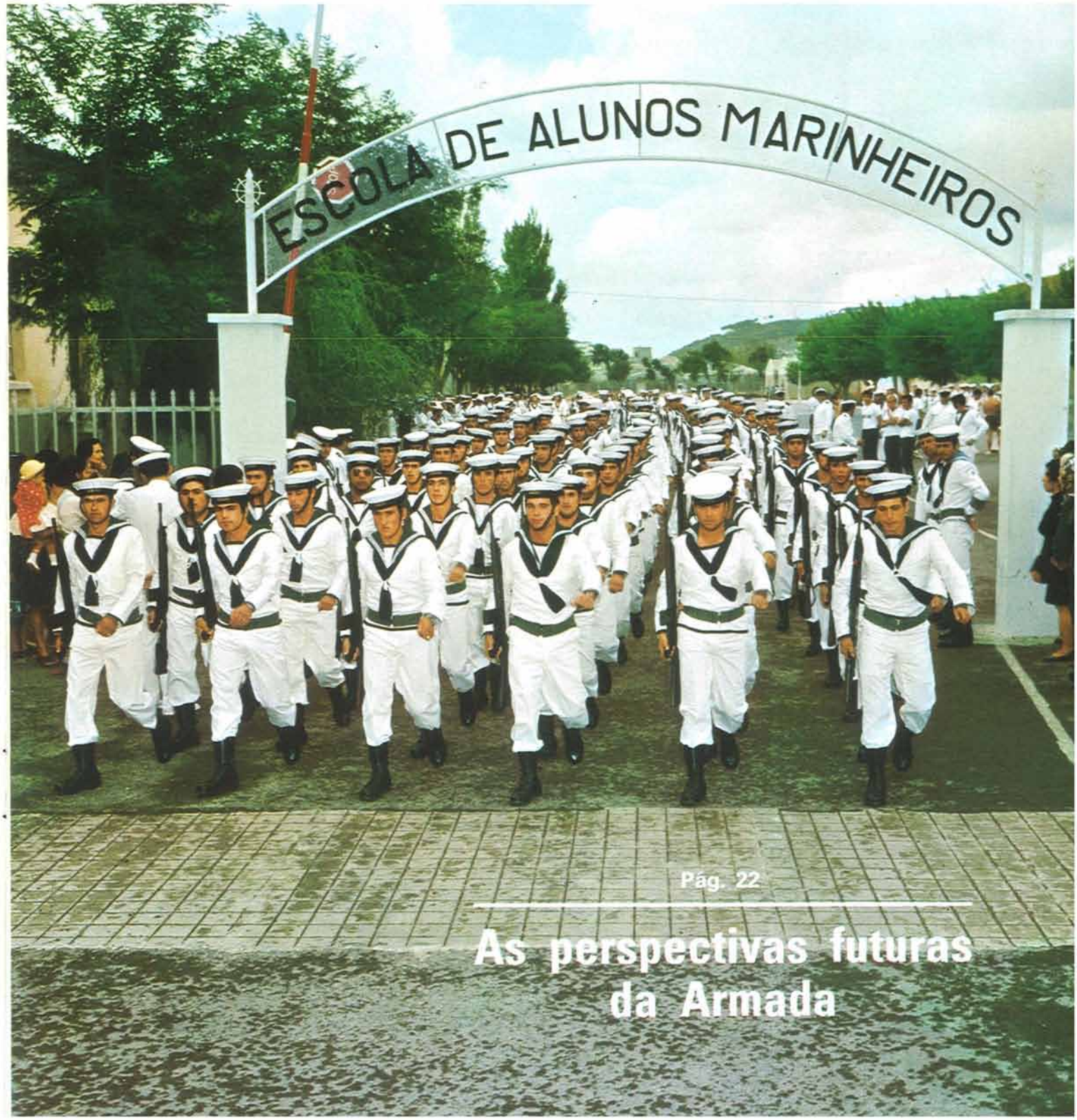
N.º 55 / ABRIL 1976 / ANO V

revista da ARMADA

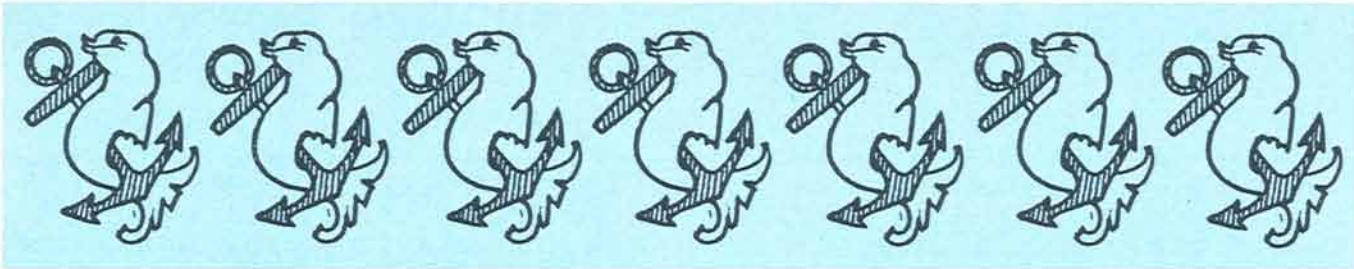


Pág. 22

As perspectivas futuras da Armada

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
M. Horta	**Efemérides Navais**	4
O. Lemos	**Bibliografia**	5
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** Alguns tipos de mapas e suas finalidades	6
M. Horta	**Ciclo de conferências sobre a exploração do espaço marítimo**	10
M. Horta	**Notícias Pessoais**	13
Vários	**Voz da Abita**	14
H. Bonjour	**Fernão Capelo Gaivota**	16
I. Quintinha	**O Sonho e o Poeta**	17
L. Cardoso	**Adeus Angola!... Adeus África!...**	18
G. Brandão	**Filatelia**	20
S. Leitão	**As perspectivas futuras da Armada**	22
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	26
S. Oliveira	**Desporto**	27
S. Elpídio	**Reportagem**	29
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 55/ABRIL 1976/ANO V

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

As perspectivas futuras da Armada.

(Foto de A. Fernandes, fotóg. do Gab. de Fot. do E.M.A.)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

Uma carta ao Director

Li e reli aquela carta. Vinha lacrada e trazia dentro uma nota de cinquenta escudos para renovar a assinatura. Escreveveu-a o primeiro-sargento artilheiro reformado João Pereira, de Pousade, Beira Alta.

De tudo que nela diz, com a franqueza e sinceridade de um verdadeiro beirão, há uma frase que muito me impressionou. Só um marujo dos autênticos, dos que fizeram carreira com o coração, é capaz de dizer tanto em tão poucas palavras.

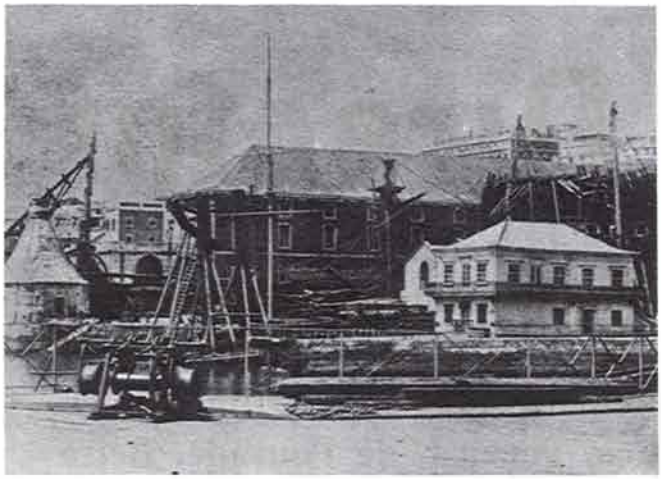
Parece-me até preferível não fazer mais comentários e apresentá-la, tal como a concebeu o autor. Na sua singeleza é um autêntico poema!

«(...) Sou um velho de 88 anos, mas marinheiro. Ainda há pouco mandei fazer uma farda nova para ser enterrado com ela. (...)».

Com.

Efemérides Navais

O INCÊNDIO DA SALA DO RISCO



Vista do Arsenal da Marinha no ano de 1866. Ao fundo a ala Norte/Sul onde se situava, no 1.º andar, a Sala do Risco.

A ala Norte/Sul do edifício do Arsenal da Marinha após o incêndio de 1916.

Na madrugada de 18 de Abril de 1916 declarou-se o incêndio que haveria de destruir a ala Norte/Sul do corpo principal do então Arsenal da Marinha, onde todo o seu primeiro andar era ocupado pela famosa Sala do Risco e, na altura, funcionava parte da Escola Naval.

Neste incêndio haveria também de desaparecer parte valiosa do património da nossa Armada, porquanto o fogo não poupou o Museu de Marinha, que se encontrava agregado à Escola Naval, tendo desaparecido na voragem das chamas uma colecção de modelos de construções de navios que «eram cópias preciosas de documentos vivos da nossa história do Mar» considerada «a mais rica dos museus de marinha da Europa». Igualmente não foram poupadas valiosas carrancas que haviam adornado as proas de algumas das nossas naus, entre as quais a da nau «Santo António» (1553) e a da «S. Bento» (talvez aquela em que Camões foi para a India, em 1553).

Sobre a Sala do Risco vale a pena darmos a conhecer alguns pormenores da sua grandeza. Foi construída no ano de 1769, sob projecto do capitão engenheiro Eugénio dos Santos, aquanto da reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755. Era considerado o mais vasto salão lisboeta com os seus 1326 m² de área (73,26 m × 18,6m). Nesta sala realizaram-se, no decurso dos anos, exposições, festas, banquetes e o assentamento de praça na Armada do infante D. Manuel, depois rei D. Manuel II.

De referir também que na extremidade Norte da Sala do Risco existia montado um modelo de obras mortas, mastreação e aparelho de galera, conhecido por corveta «Paciência», nome este que se julga provir da exaustiva nomenclatura de peças que os alunos tinham de decorar.

*

Depois do incêndio de 1916 as instalações destruídas foram recuperadas. Todavia, com a reconstrução foi alterado o traço primitivo da Sala do Risco, que ficou reduzida a uma área de 467m2, perdendo assim a sua majestosa imponência. Com a passagem do Arsenal e da Escola Naval para o Alfeite, foram instalados naquela ala vários serviços da Marinha de Guerra, entre eles as oficinas gráficas do Instituto Hidrográfico.

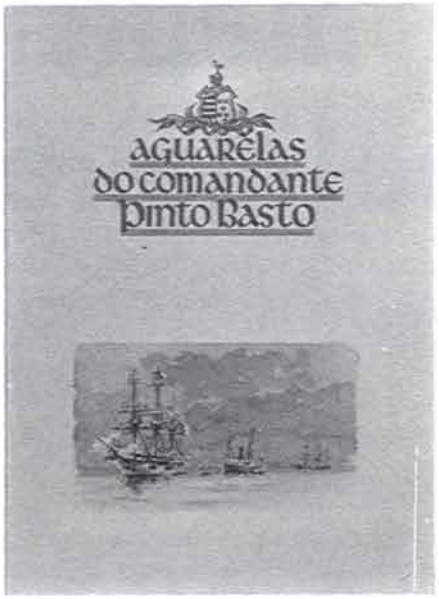
Porém, novo incêndio, em Fevereiro de 1969, haveria de destruir totalmente a ala reconstruída.

Aproveitado, após este último incêndio, o piso térreo, encontra-se neste momento em conclusão o restauro de parte do 2.º piso (1.º andar), onde funcionará um «self-service» para sargentos, praças e pessoal civil, pensando-se que no 3.º piso será albergado um «self-service» para oficiais e alojamentos de pessoal militar.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Bibliografia

AGUARELAS DO COMANDANTE PINTO BASTO



Em edição do Ministério da Marinha e fazendo parte da colectânea de obras que há anos vem publicando, surgiu há pouco este belíssimo livro de aguarelas do comandante Pinto Basto.

Os que nunca tiveram o privilégio de ver de perto a obra artística do comandante Pinto Basto, têm agora a oportunidade de admirar a sensibilidade de um homem do mar que exerceu a sua actividade profissional no último período da monarquia. Confiando toda a sua ânsia de criação artística à intimidade dessa arte delicadíssima que é a aguarela e toda a sua espontaneidade às páginas íntimas do seu diário, pôde no entanto o comandante Pinto Basto realizar uma obra a todos os títulos notável, já que os seus méritos como aguarelista não receiam confronto com os melhores cultores do género. O aspecto gráfico desta edição é magnífico e as 107 aguarelas que reune são documentos de um valor estético e histórico que recompensam o interesse posto na sua contemplação, quer pelos diletantes da arte quer pelos estudiosos dos usos e costumes. A aguarela é uma arte delicada e o livro respeitou (quiçá, terá até exaltado) pela forma como as representa, essa faceta deste género de pintura, com transparências e cintilações a que o enquadramento das áreas brancas confere uma pureza imaculada.

O estudo biográfico por Luiz Teixeira, que acompanhava a obra há muito esgotada, é, literariamente, uma página digna do prestígio do biografado e testemunho de uma amizade que encontrou na pena o émulo à altura do pincel. Daí que fosse difícil e melindroso todo e qualquer comentário que, à guisa de prefácio, a nova edição pretendesse incluir. Pois bem, a Armada encontrou para o efeito o homem e o artísta que, em seis páginas magistrais, nos fala do comandante Pinto Basto e da sua obra sem desmerecer desta e sem perder brilho face ao notável estudo biográfico de Luiz Teixeira. Foi com um muito sincero orgulho e uma enorme e íntima satisfação que vi a Armada dignificada pela pena de um camarada. O «comentário preliminar» do comandante Raul de Sousa Machado é uma peça de antologia. Porque se ama a Marinha, gostamos de a ver dignificada e não podemos esquecer que há inúmeras maneiras de o fazer. Infelizmente, a história diz-nos que algumas delas raramente são compreendidas e a Armada tem, mau grado a pretenção de ser uma Corporação esclarecida, cometido neste particular omissões e desinteresses imperdoáveis. Ao ler este «comentário preliminar» não pude deixar de reconhecer que a adversidade favorece e exalta a capacidade criadora daqueles que têm alguma coisa para dar.

TRÊS SÉCULOS NO MAR (II Parte/Naus e Navetas /1.º volume)

pelo comandante António Marques Esparteiro.

O número 4 da colecção Estudos editada pelo Ministério da Marinha é dedicada à II Parte do 1.º volume da obra do comandante Esparteiro — «Três Séculos no Mar (1640-1910)».

O comandante António Marques Esparteiro, dispensa quaisquer apresentações porque a obra de investigação histórica a que meteu ombros fala bem por si. Será impossível conhecer a fundo a história da actuação portuguesa nos mares sem nos socorrermos dos trabalhos de investigação e compilação que o comandante Esparteiro tem levado a cabo. Singelamente, sem alardes, modestissimamente, o comandante Esparteiro vai desenterrando do pó das bibliotecas os factos e os feitos históricos que tiveram por base os navios de Portugal. Os documentos surgem então, perfeitamente alinhados, à disposição de quem necessite conhecer um determinado facto ou episódio. E é sobre a aparente aridez desses documentos que se alicerça a história e o comandante Esparteiro vai contribuindo para ela com a probidade e a persistência que lhe grangearam a admiração de quantos se interessam por estes assuntos.

O. LEMOS
Cap.-frag.

Ciências Artes e Letras

Alguns tipos de mapas e a sua finalidade

A representação da Terra tem sido tratada desde a mais remota antiguidade. O facto de a Terra não ser plana põe problemas de representação que só parcialmente se resolvem. Se a Terra fosse plana como muitos dignitários das igrejas católica e protestante pretendiam, a sua representação seria coisa fácil. Na realidade os mapas dos dois primeiros séculos da nossa era representavam a Terra como se fosse plana. Pitágoras, Platão, Aristóteles e Arquimedes afirmaram, séculos antes de Cristo, que a Terra era redonda. Alguns religiosos mais evoluidos concordavam com aquela opinião mas a maior parte do clero cristão considerava essa ideia herética. Os mapas da idade-média tinham de ser elaborados de acordo com as «Escrituras». Havia-os rectangulares para preservar a menção dos quatro cantos em Isaías 11:12 e na «Revelação» 7:1; havia-os circulares ou ovais em conformidade com o «círculo da Terra», mencionado em Isaías 40:22. Não havia necessidade de meridianos nem paralelos e Jerusalém figurava no centro como sugere Ezequiel em 5:5. O topo do mapa apontava para leste e incluia a posição do Eden. A Terra era rodeada pelas «grandes águas» que já tinham uma vez inundado a

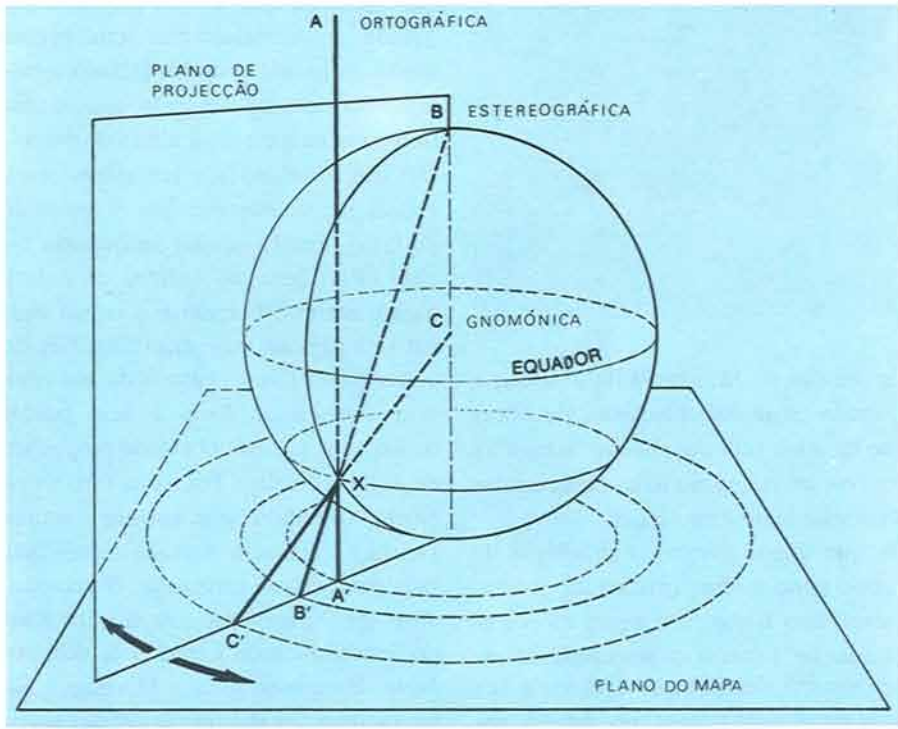


Fig. 1

Terra a quando do dilúvio e os quatro ventos sopravam de cada canto do mundo (como se menciona em Daniel 7:2 e na «Revelação» 7:1) em direcção à cidade Santa. Do século VIII em diante a esfericidade da Terra começou a ser aceite progressivamente, mesmo pela Igreja que não teve outra solução senão conformar-se e render-se à evidência das realidades indesmentíveis. As grandes viagens tornaram imperiosa a existência de mapas mais rigorosos para representação da Terra. O facto de ela ser redonda (e que deixou de ser controverso após a Renascença) pôs problemas cuja solução não era fácil. Como é que se pode desenhar a Terra numa folha de papel de forma a que todas as distâncias em qualquer direcção sejam conservadas? A verdade é que a resposta é negativa. Pode-se planificar um cilindro ou um cone sem distorsão da sua superfície mas não se poderá fazer o mesmo para a esfera. Ainda que se trate de uma pequenina calote, ela não poderá

ser distendida sobre um plano sem se amolgar, fender ou enrugar. Qualquer mapa plano da Terra ou de parte dela implicará sempre uma certa distorsão. A habilidade do cartógrafo será desenhar mapas com a menor distorsão possível ou mesmo sem distorsão naquelas particularidades que o utilizador deseja inalteradas.

No caso da navegação, por exemplo, um dos requisitos das cartas é que quaisquer ângulos entre duas rotas no mapa sejam os mesmos que as correspondentes linhas fazem no globo. Como os rumos são definidos por ângulos entre a proa a que se governa e o meridiano do lugar, se eles não fossem os mesmos na carta e no globo, nenhum navio chegaria ao seu destino... Interessa também que, para pequenas regiões, um tal mapa conserve a forma dos contornos geográficos que representa. Designam-se por «conformes» as cartas deste tipo.

A maneira mais simples de conseguir um mapa «conforme» é obtê-lo por projecção estereográfica. Como mostra a figura 1 a esfera é projectada no plano do mapa a partir do ponto B, oposto ao ponto de tangência do plano com a esfera. A projecção será equatorial, polar ou oblíqua consoante o ponto de tangência esteja no equador, nos polos ou em qualquer outro lugar, respectivamente. A «conformidade» será obtida à custa de distorsão de escala cujo factor aumenta com a distância ao centro do mapa.

Se se executar a projecção sobre o plano tangente a partir do centro da esfera então a carta obtida chamar-se-á gnomónica. O nome deriva do «gnomon» com que se construiam os relógios de sol. Este tipo de carta, não é «conforme» mas tem uma particularidade muito importante para a navegação. Qualquer círculo máximo da esfera é representado na carta por uma linha recta. Com efeito, passando o plano de qualquer círculo máximo pelo centro da esfera ele intersectará o plano tangente segundo uma recta que será a respectiva projecção. Numa tal carta, se unirmos dois pontos por meio de uma linha recta ela representará o círculo máximo que por eles passa e será a mais curta distância entre tais pontos. É a ortodrómia dos navegadores.

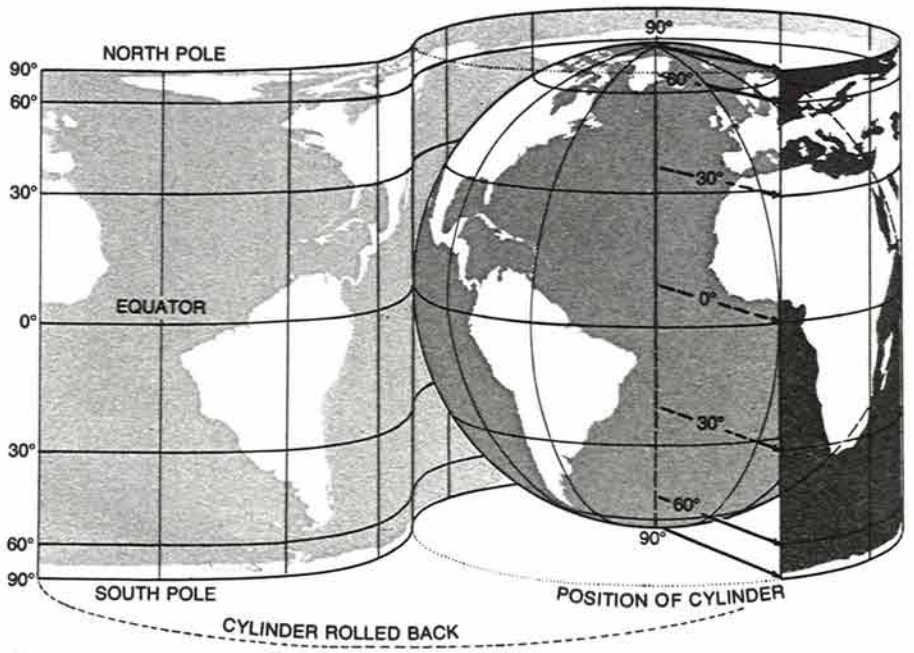


Fig. 2

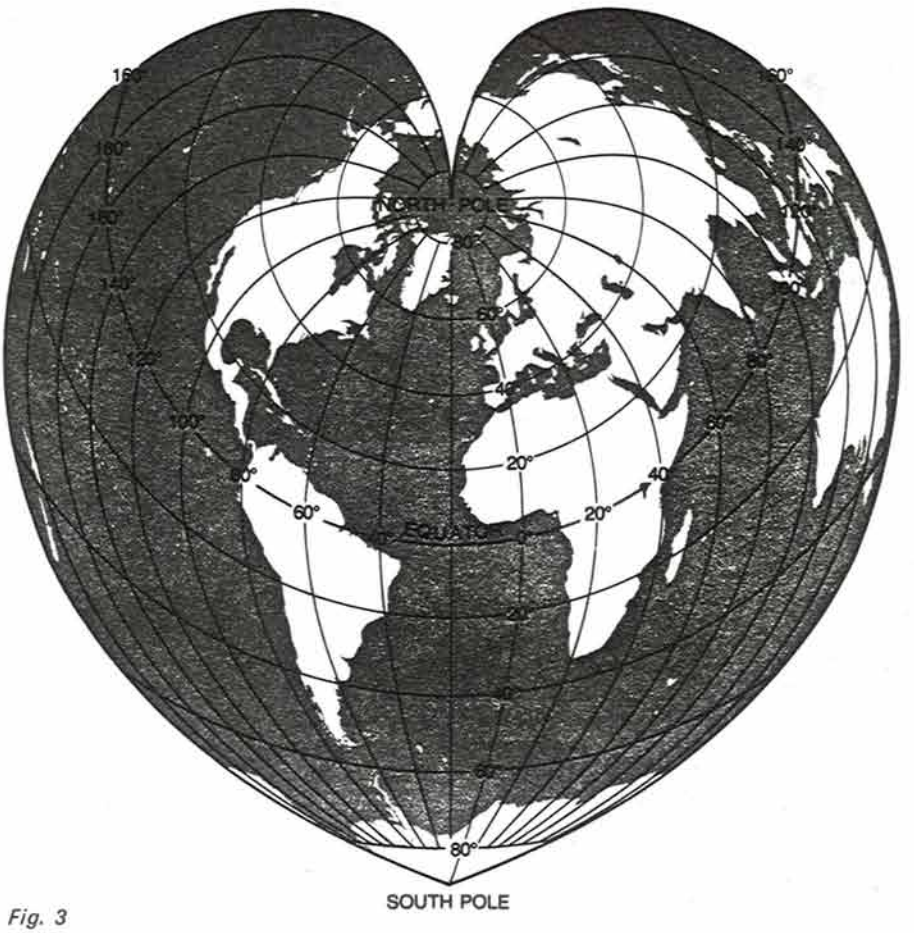


Fig. 3

Se a origem das projectantes for outro ponto qualquer que não os já mencionados, teremos uma infinidade de projecções ou de cartas. Só algumas terão interesse, no entanto. Se esse ponto estiver no infinito, as projectantes consideram-se paralelas e teremos uma projecção ortográfica quando elas sejam normais ao

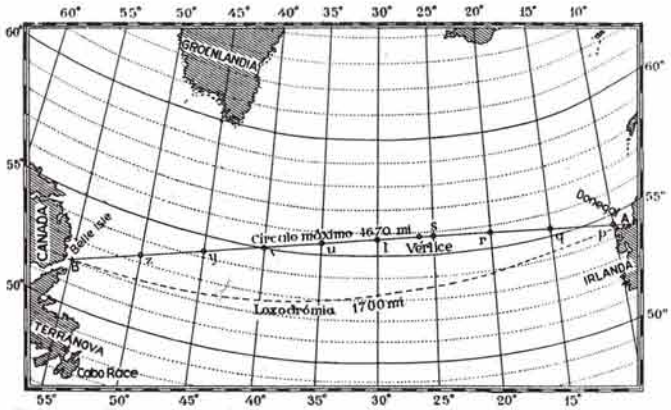
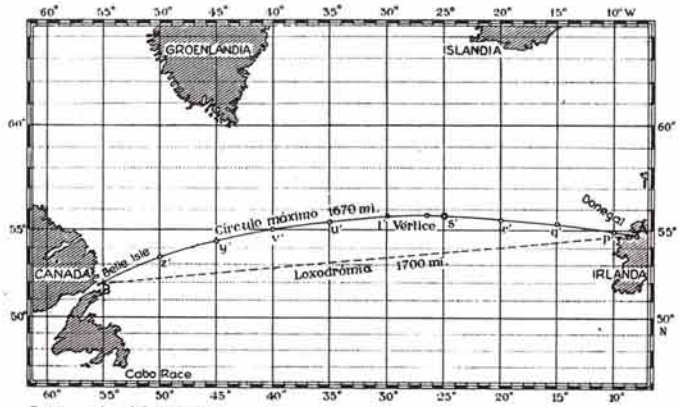


Fig. 4 – Carta gnomónica



Carta de Mercator

plano de projecção. A nossa visão da Lua, por exemplo, é essencialmente ortográfica. É claro que neste tipo de representação as distâncias aparecem muito distorsidas nas margens do mapa. Esta carta não é «conforme» e não conserva nem as áreas nem os ângulos mas fornece o aspecto mais próximo da visão da esfera a uma considerável distância.

Podem obter-se cartas projectando a superfície da esfera sobre outras superfícies que não a do plano; utilizam-se para isso cones e cilindros tangentes à esfera e que depois se cortam ao longo de uma geratriz e se planificam, isto é, estendem-se sobre um plano. A figura 2 mostra a projecção da esfera num cilindro envolvente tangente no equador. As projectantes têm origem no eixo do cilindro que neste caso coincide com o da Terra e são paralelas ao plano do equador. O cilindro poderia ser tangente noutro círculo máximo qualquer mas o mais comum é o equador.

A carta resultante da planificação do cilindro tem a notável particularidade (de grande interesse para certas finalidades) de conservar as áreas. Todas as curvas fechadas que se tracem na carta limitam áreas que correspondem às respectivas curvas no globo e são reproduzidas à escala. A vantagem do cilindro tangente no equador é que os meridianos e paralelos ficarão representados por linhas rectas que se cruzam perpendicularmente. Este mapa não é «conforme» e distorse muito as configurações geográficas e as distâncias. Uma carta

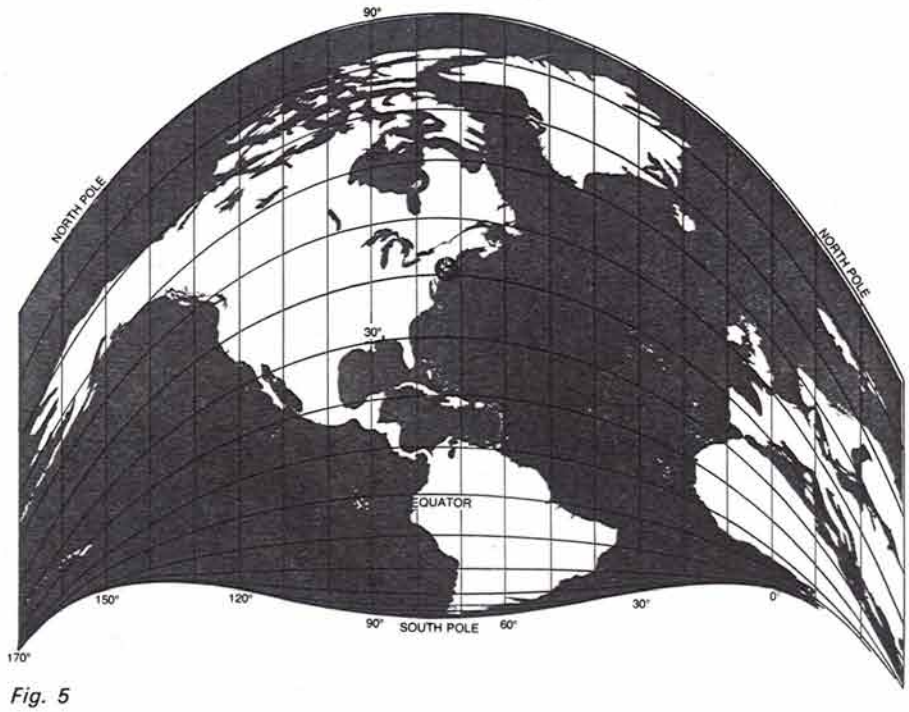


Fig. 5

não pode ser ao mesmo tempo «conforme» e preservar as áreas. Um dos mapas de «áreas iguais» é o vulgar mapa-mundi de configuração elíptica que aparece em quase todos os atlas. Há muitos tipos de mapas que conservam áreas. O da figura 3 é um desses casos. Este mapa tem a particularidade de os paralelos serem circunferências com centro no polo e igualmente espaçados.

A mais famosa carta «conforme» é a Mercator que todos os navegadores conhecem. Não é uma projecção. É antes uma construção matemática. Há quem erradamente a julgue uma projecção centrográfica (isto é com as projectantes com origem no centro da esfera) efectuada sobre um cilindro tangente num equador. Uma tal carta não seria «conforme» pois as distâncias ao longo do meridiano variariam segundo a tangente da latitude e não segundo a secante como se pretende para que haja «conformidade». Imagine-se a superfície da Terra furada nos polos e alarguem-se esses furos até que a superfície se transforme num cilindro. Depois, distenda-se o cilindro ao longo da direcção do eixo até que as configurações geográficas se pareçam com as reais, isto é, até que o mapa fique «conforme». Corte-se ao longo de um meridiano, estenda-se o cilindro e teremos a carta Mercator. Há uma distorsão enorme junto aos polos. O mapa mostra a Gronelândia com a forma que ela tem na realidade mas ela aparece mais ou menos com o tamanho da América do Sul (na realidade um pouco maior até) quando de facto ela é nove vezes mais pe-

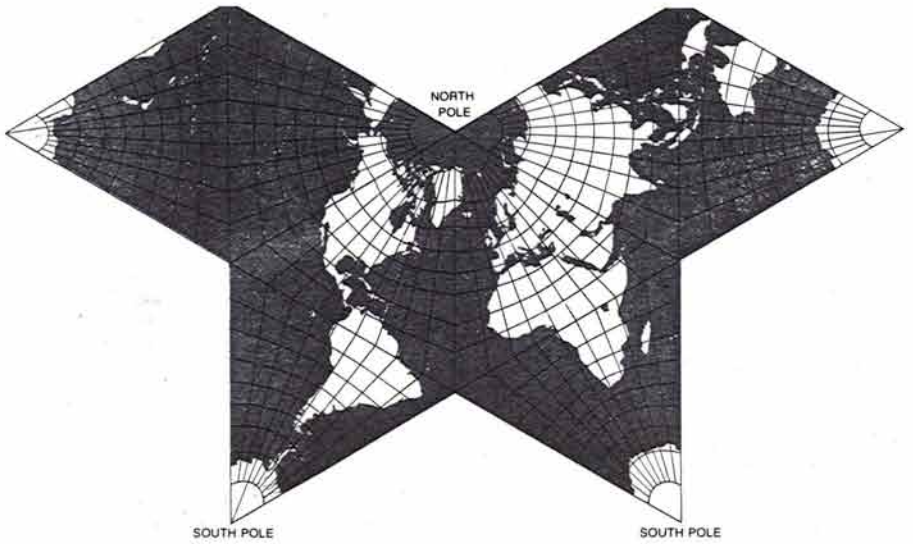


Fig. 6

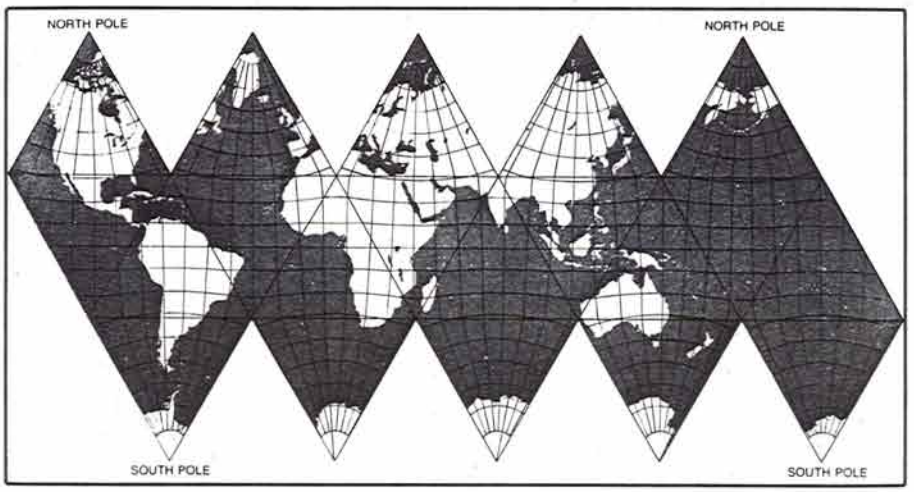


Fig. 7

quena. Apesar destas distorsões em área a carta de Mercator tem a particularidade notável para o navegante de reproduzir segundo linhas rectas o caminho de um navio que navegue a rumo constante. A carta dá pois o rumo constante que leva de um ponto a outro do globo; basta medir o ângulo que faz com o meridiano a recta que na carta une os dois pontos. É a conhecida loxodrómia. Ela não é a mais curta distância entre esses pontos, A figura 4 mostra a linha de rumo constante e a linha de mais curta distância entre dois pontos na carta de Mercator. As distâncias também se apresentam distorsidas e muito aumentadas na carta à medida que as latitudes se aproximam dos polos. O problema é resolvido adoptando escalas diferentes consoante a latitude onde se encontram essas distâncias. São as conhecidas «latitudes crescidas» da carta de Mercator. O problema do desenho da carta complica-se um pouco mais quando se considera o elipsóide (ou o geóide que a Terra é na realidade) mas a matemática tem soluções para o efeito.

Há mapas de aspecto mais bizarro que aqueles que consideramos. Pode-se construir um mapa de forma a ter em verdadeira grandeza a distância de qualquer ponto do globo a dois pontos base. Um viajante poderá saber a cada momento a que distância real se encontra desses dois pontos. Se esses pontos forem os polos, por exemplo, esse mapa resume-se a um segmento de recta unindo esses pontos.

O «mapa dos veneradores de Meca», por exemplo, constrói-se de tal forma que, em cada parte do mundo se possa saber a direcção em que os crentes se devem prostrar de maneira a que as suas orações sejam pronunciadas com a face voltada para Meca. A figura 5 mostra um mapa idêntico mas, aqui, os crentes são os adoradores do dinheiro e o seu santuário é em Wall Street, em Nova York. Uma protecção estereográfica com o plano de protecção tangente no respectivo «santuário» também serviria. A direcção era obtida pelo ângulo entre o meridiano e a linha recta que unisse o local de «oração» à respectiva «Meca». Mas nesta projecção os meridianos não seriam linhas rectas e o problema da medida do ângulo seria mais difícil.

Na carta da figura 5 o ângulo pode ser medido a transferidor porque, nesta construção, os meridianos são linhas rectas todas paralelas entre si.

Com a ajuda de computadores podem construir-se mapas «conformes» de maneira a obedecer a determinados parâmetros. Constroem-se mapas de forma a que as áreas geográficas fiquem proporcionais por exemplo à pluviosidade anual, rendimento per capita, densidade demográfica, etc. Este último mapa, por exemplo, terá a sua importância política porque mostraria as zonas de maior interesse para propaganda eleitoral...

Há mapas «conformes» projectados sobre vários tipos de poliedros circunscritos à esfera e que depois se planificam. Um deles serve-se do octaedro e é o que a figura 6 mostra. Irving Fisher, um economista de Yale construiu uma projecção gnomónica do globo projectando-o sobre o icosaedro circunscrito. O resultado final é a carta que a figura 7 mostra e na qual o equador é uma linha recta. O autor publicou uma memória sobre as vantagens e peculiaridades desse mapa mas não podemos alongar-nos aqui sobre o assunto. Há, na realidade, centenas de mapas para tantas outras finalidades específicas e, neste particular, a imaginação não tem limites...

Nota: A cartografia e alguns dados foram extraídos do número de Novembro de 1975 do «Scientific American».

O. Lemos
Cap.-frag.

Ciclo de conferências sobre a exploração do espaço marítimo

1. «PERSPECTIVAS DE INVESTIGAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO MAR», TEMA DA CONFERÊNCIA DO CONTRA-ALMIRANTE BARAHONA FERNANDES

A Sociedade de Geografia de Lisboa levou a efeito no passado mês de Fevereiro uma série de conferências sobre a EXPLORAÇÃO DO ESPAÇO MARÍTIMO, em que vários especialistas falaram acerca deste assunto.

No dia 10, o contra-almirante José Augusto Barahona Fernandes, presidente da Comissão para Estudo do Aproveitamento do Leito do Mar, apresentou o primeiro trabalho subordinado ao título «PERSPECTIVAS DE INVESTIGAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO MAR». O conferencista foi apresentado pelo capitão-de-fragata Fernando Simões Coelho da Fonseca, presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, que disse:

«Apenas algumas palavras, para abrir este ciclo de conferências sobre «A Exploração do Espaço Marítimo», no qual três temas de flagrante actualidade vão ser tratados por pessoas indiscutivelmente competentes que prontamente acederam a prestar o seu valioso contributo.

«Desde a fundação da nacionalidade Portugal é, pela geografia e pela história, um país marítimo. Não queremos que a consciência desse facto se ligue apenas a um passado secular de que nos orgulhamos; por isso este ciclo de conferências abrange uma visão do presente e uma perspectiva sobre o futuro.

«Os problemas do mar são extraordinariamente importantes e vastos e dizem actualmente respeito a toda a humanidade. E conferências e organizações internacionais, a começar pela ONU, aparecem a interessar-se pelas questões do mar todos os países – os ribeirinhos como os interiores, os antigos como os de recente independência. Mal andaríamos nós, com as responsabilidades que as nossas tradições implicam e os nossos legítimos interesses impõem, se ficássemos para trás no movimento em direcção ao mar que por toda a parte se regista.

«E também se nos esquececemos do que podemos ter a dar, e a receber, quer no domínio da cooperação com os novos Estados de expressão portuguesa, quer no horizonte mais largo da cooperação mundial.

«Vivendo em terra, os homens esquecem-se muitas vezes da importância que o mar tem para a sua vida de todos os dias. E contudo os oceanos e mares ocupam 71% da superfície do planeta que habitamos e mais de 2/3 da população mundial vive a menos de 30 milhas da costa. O que não nos deve surpreender, pois há fortes argumentos científicos para crer que toda a vida veio do mar. É significativa a observação de que o sangue humano é idêntico à água do mar arcaica; e de que também o suor e as lágrimas são salgados.

«O comércio internacional é, em 90%, transportado por navios. O mar é uma importante fonte de proteínas animais e adquiriu recentemente um enorme valor, antes insuspeitado, como fonte de recursos minerais. A própria água dos oceanos, uma vez dessalinizada, já começa a ter valor económico em certas áreas.

«A importância crescente do espaço marítimo, no campo dos transportes e no campo dos recursos, a que se acrescentam factores climáticos e outros, atrai o homem para o mar. Na perspectiva da vida sobre a Terra, é como que um regresso às origens.

«Levanta-se assim um grande número de questões, umas novas, e outras que, sendo antigas, se tornaram agudas, como as relacionadas com o ambiente, com a poluição, ou com a definição de figuras e normas jurídicas.

«Na base de tudo o que se fizer deve estar o esforço científico, e também a sua divulgação. Daí o interesse destas conferências que, assim o esperamos, marcarão apenas o começo de uma actividade a desenvolver continuadamente pela Sociedade de Geografia.»

Da conferência do contra-almirante Barahona Fernandes, apresentamos o seguinte resumo:

PERSPECTIVAS DE INVESTIGAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO MAR

O mar é um imenso espaço interior a explorar, no duplo sentido de investigar e de aproveitar os seus recursos e energia. Na realidade e a despeito dos imensos progressos tecnológicos e científicos já alcançados, são ainda muito insuficientes os nossos actuais conhecimentos dos oceanos, tanto no que se refere à sua morfologia como à constituição e estrutura do seu leito. Sobre o ambiente marinho há que investigar o sistema dinâmico constituído pelo mar e pela atmosfera, cujas inter-acções são muito influenciadas pela energia solar. As características das várias massas de água, temperatura, salinidades, teor de oxigénio dissolvido, etc. – e os seus movimentos – ondas, marés e correntes – estão sujeitas a uma grande variabilidade no espaço e no tempo, o que implica a intensificação de observações com carácter sinóptico, recorrendo, além dos meios clássicos, a sensores e instrumentos cada vez mais complexos e automatizados, instalados em plataformas diversificadas que vão do navio hidrográfico ou oceanográfico, às bóias, submarinos de investigação, meios aéreos, satélites artificiais, etc.

O mar encerra gigantescos recursos, muitos deles já hoje explorados, desde os sais existentes em solução (sal comum, magnésio, bromo, etc.) à própria água potável, extraída por processos de dessalinização cada vez mais eficientes e de crescente aplicação nas orlas litorais industrializadas. Também o leito do mar nos fornece, além de areias, cascalhos e outros minerais, uma percentagem crescente do petróleo produzido no Mundo, e poderá em breve ser a fonte de valiosos metais, concentrados e existentes em elevadíssimas quantidades nos nódulos, formados a elevado ritmo por processos de precipitação.

Daqui o desenvolvimento de uma indústria denominada «offshore», com as suas grandes plataformas e levando até à colonização do meio marinho, pela progressiva adaptação do homem à vida no fundo do mar, utilizando escafandros autónomos, misturas especiais de gases e embriões de cidades submarinas.

O mar continua a desempenhar um papel fundamental na economia mundial através dos transportes marítimos e do aproveitamento dos recursos vivos pelas pescas. Estas dependem de numerosos factores, entre os quais, da fertilidade dos oceanos, que é muito variável e função da renovação de nutrientes na zona eufótica, provocada, entre outros, por fenómenos de «upwelling», nos quais, sob a influência de certos ventos ou de outros processos, se faz a renovação das camadas superficiais por outras mais profundas.

A pesca já atingiu porém em muitas zonas uma intensidade próxima do seu limite, tendo assim que se procurar novas vias, tais como a exploração de espécies pelágicas, as tentativas de abaixamento da cadeia alimentar ou a aquacultura, que está para a pesca como a pecuária para a caça.

As espécies marinhas estão ameaçadas pelo aumento da poluição química, térmica, rádio-activa ou bacteriológica dos oceanos, impondo-se um esforço mundial para que não seja destruído o seu ciclo ecológico, planeando-se as actividades humanas com um critério de generalidade e de modo a utilizar os recursos do mar como um todo, sem destruir o equilíbrio da natureza.

Também a orla litoral, pelos interesses urbanos, portuários, industriais, de turismo, de protecção da natureza, etc., por vezes antagónicos e competitivos, tende a ser mutilada e degradada, perdendo o seu valor caso se não adapte a tempo uma política de ordenamento, baseada em critérios científicos e que permita definir as consquências ecológicas das alternativas que a sociedade pode escolher para o desenvolvimento do meio ambiente.

Vemos assim que a investigação do mar, além de grandes meios, exige o concurso de técnicas de carácter multi-disciplinar, não se justificando a descoordenação existente dos sectores intervinientes, cujas actividades poderiam ser muito mais rentáveis se existisse um organismo do tipo de um Conselho Nacional de Investigação do Mar, que a partir dos recursos e capacidades disponíveis, definisse sectores prioritários e estabelecesse programas concretos para integrar num conjunto funcional harmónico os contributos dos organismos mais aptos a colaborar em cada uma das tarefas componentes.

De qualquer modo, Portugal não se pode alhear da investigação e exploração do mar que nos oferece um vasto campo de acção e um conjunto de oportunidades que permitem superar a actual adaptação a novas dimensões e criar riquezas para garantir o bem estar do nosso Povo.

---

2. «RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO GEOLÓGICA DOS FUNDOS MARINHOS E SUAS PERSPECTIVAS FUTURAS»

No dia 17, o dr. João Telo Pacheco, geólogo da exploração da Shell Prospex Portuguesa, participando na pesquisa de hidrocarbonetos na plataforma continental portuguesa, fez a sua conferência, abordando o tema «Resultados da Exploração Geológica dos Fundos Marinhos e suas Perspectivas Futuras».

A apresentação do conferencista foi feita pelo presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, que se referiu à vasta actividade e soma de conhecimentos do dr. João Pacheco nos domínios da geologia marítima.

Do trabalho do conferente, bastante extenso pela vastidão dos problemas apresentados e que não ficou esgotado, pelo que prosseguirá oportunamente, transcrevemos o seguinte:

RESULTADOS DA EXPLORAÇÃO GEOLÓGICA DOS FUNDOS MARINHOS E SUAS PERSPECTIVAS FUTURAS

(...) A exploração geológica dos fundos marinhos iniciou-se relativamente tarde, devido à dificuldade de realizar observações através da camada de água mais ou menos profunda que os cobre e que, até há bem pouco tempo, constituia barreira intransponível. Só no fim do século passado se realizaram as primeiras observações científicas dos fundos oceânicos, com a medição de algumas profundidades e a colheita de amostras de sedimentos. Nos anos que se seguiram, até à II Guerra Mundial, as observações foram-se acumulando a ritmo lento e começou a tornar-se evidente que os fundos oceânicos não eram meras porções deprimidas dos continentes onde a água dos mares se acumulara.

(...) Os continentes são gradualmente arrasados pela erosão, mas essa destruição nunca é completa e é mais do que compensada pela adição de sedimentos marinhos e produtos vulcânicos, nas zonas de absorção de placas adjacentes a continentes onde, por essa razão, se encontram rochas cuja idade remonta a vários milhares de anos; as bacias oceânicas, pelo contrário, nascem, evoluem e morrem com relativa rapidez, pelo que os fundos são constituídos por rochas de idade mais ou menos recente. As bacias oceânicas actuais têm, em geral, menos de 80 milhões de anos. Um oceano nasce com a forma que apresenta actualmente o Mar Vermelho, atinge na maturidade o aspecto actual do Atlântico, em plena expansão, e principia a morrer quando as costas que o limitam começam a aproximar-se, como está a acontecer no Pacífico. (...).

3. «O DIREITO DO FUNDO DO MAR»

A última conferência da série efectuou-se no dia 24 de Fevereiro e foi seu autor o capitão-de-fragata Eduardo Henrique Serra Brandão, autor de vários estudos sobre direito marítimo e com larga actividade nos campos da docência, científico e literário, que tratou o tema «O DIREITO DO FUNDO DO MAR».

Novamente o capitão-de-fragata Coelho da Fonseca fez a apresentação do orador.

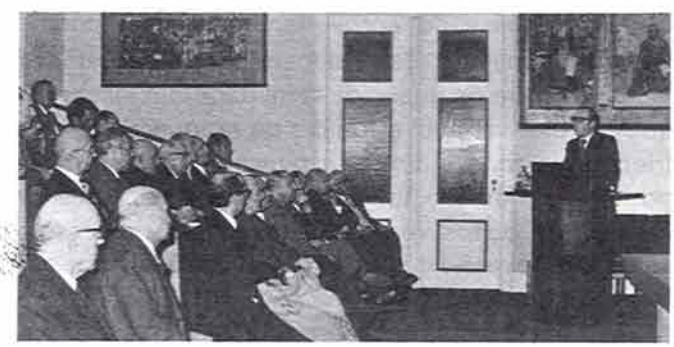
Da comunicação do capitão-de-fragata Serra Brandão transcrevemos o seguinte resumo:

Em consquência do potente arsenal de meios actualmente à sua disposição, o Homem, na ânsia de satisfação das suas necessidades logísticas, levará o Mundo a enfrentar muito em breve importantes decisões relativas ao uso dos oceanos nas próximas décadas que influenciarão profundamente o direito internacional em geral e o direito marítimo em especial.

Efectivamente, o direito marítimo ultrapassado pelo progresso das ciências não satisfaz as necessidades da tecnologia moderna, nem os verdadeiros interesses da comunidade. No caso de este não ser modernizado por acordo multilateral tornam-se inevitáveis as acções unilaterais bem como os conflitos internacionais.

Do ponto de vista sócio-político o problema consiste, em resumo, em saber se os oceanos são usados racionalmente e equitativamente para benefício geral e directo da humanidade ou se se tornarão num campo de exploração sem lei nem limites em benefício dos poucos estados que detêm capacidade técnica e financeira para o fazer. E, como na maior parte das situações em política, seja interna ou internacional, o progresso terá que percorrer um longo caminho, entre os sonhos dos «idealistas» e a imobilidade dos «realistas», entre as esperanças e as expectativas dos sub-desenvolvidos e o conservantismo dos que vivem satisfeitos.

Todos acreditam nas imensas riquesas potenciais do fundo dos mares, mas pouco dispõem de recursos financeiros e tecnológicos para os explorar. Esses poucos, à frente dos quais se encontram os E.U.A. e a U.R.S.S., pretendem evidentemente a mais ampla «liberdade de exploração» e resistem a



sugestões de autoridade das Nações Unidas para utilizar os recursos do mar e regulamentar a sua utilização. Consideram a criação de um mecanismo internacional supervisor e controlador, como suspeito e incómodo, devendo antes limitar-se ao trabalho de conservatória do registo de propriedade e de arbitragem em caso de conflito.

Para a maior parte dos estados, «liberdade de acção» significa a entrega dos recursos do fundo do mar a meia dúzia de países tecnologicamente mais desenvolvidos e por isso pretendem um regime que lhes garanta uma efectiva participação nos lucros, ou, mais do que isso, a participação activa na exploração dos recursos.

A inclusão no tratado de uma zona do mar territorial de 12 milhas e de uma outra zona económica de 200 milhas foi acordada formalmente, sujeita, contudo, a posteriores ajustamentos.

No que se refere aos leitos profundos do mar foram dados os primeiros passos em relação à negociação concreta das principais questões do sistema e condições de utilização.

Compilação de M. Horta
Sarg.-aj. L

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o enlace dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

Matrimónio do mar. FZS nº 2478/71, Artur Boto Bernardo com D. Maria Vitória Garcia Dias, em 6-12-75.

1º-ten. José Augusto de Brito com D. Maria Clélia Emília dos Santos Pereira, em 19-1-76.

1º-ten. AN José Manuel Barroso Mendes de Morais com D. Maria Helena Terna Pinto Ribeiro, em 5-2-76.

2º-ten. FZ RN Abel Ivo de Melo Sousa com D. Isabel Maria de Carvalho da Silva Santos, em 23-12-75.

1º-sarg. H João Francisco da Costa Colaço com D. Marieta Mestre Cavaco, em 9-8-75.

1º-sarg. R Manuel da Cruz Jacinto com D. Eduarda Delfina Nunes, em 21-1-76.

7011/Cabo A Amílcar de Jesus Jorge Afonso com D. Maria Adelaide Marques Janela, em 4-1-76.

10231/Mar. CM Alexandre Herculano Teixeira Torres com D. Maria Lisete Rabaça Martins, em 10-1-76.

2330/69/Mar. L António Manuel Marcelino dos Santos com D. Maria Fernanda da Silva Cartaxo, em 1-1-76.

928/69/Mar. FZE Amândio Afonso Paulos com D. Maria Isilda Rodrigues, em 25-1-76.

2581/73/Mar. TFH António Manuel Correia com D. Maria Fátima Ambrósio Avelar, em 20-1-76.

369/74/Mar. FZ Carlos Francisco Oliveira Amaral com D. Maria Aurora de Jesus Costa, em 10-1-76.

1708/73/1º-gr. CM Válter Manuel da Silva Machado com D. Aurora Costa Inácio, em 10-1-76.

1458/74/1º-gr. FZ Domingos São Bento Rodrigues com D. Maria Emília Fernandes de Sousa, em 18-1-76.

PASSAGENS A RESERVA

Sarg.-aj. Q António José Lobão Campaniço, em 14-1-76.

Sarg.-aj. L Henrique Marta Ferra, em 31-1-76.

Sarg.-aj. MQ Viriato Hermínio da Silva Viana, em 9-2-76.

Sarg.-aj. C Raul Jorge de Jesus, em 11-2-76.

1º-sarg. A António Justino, em 16-1-76.

1º-sarg. A José Maria Jorge, 1º-sarg. C Francisco Fonseca e 1.º-sarg. L Carlos Antunes, em 20-1-76.

1.ºs-sarg. H António da Costa Quaresma e Álvaro Sá Pereira de Carvalho; 1ºs-sarg. CM António Cândido Borges e Manuel Joaquim Costa; 1º-sarg. FZ António Joaquim Branco, 1º-sarg. A Manuel Henriques Puchez, 1º-sarg. E António Carvalho Simões e 1º-sarg. M João de Loureiro, em 31-1-76.

1º-sarg. E Manuel Joaquim Pires, em 2-2-76.

1º-sarg. A Manuel Duarte Mendes, em 3-2-76.

1º-sarg. E Armindo Borges Pimentel, em 10-2-76.

1º-sarg. S Emércio Gonçalves Pitrez, em 11-2-76.

1º-sarg. A Edígio Frederico Santana, em 16-2-76.

2º-sarg. CM Manuel Francisco Fonseca Rodrigues, em 30-1-76.

2653/Cabo T João Celestino Machado Belo, em 6-1-76.

1016/Cabo A Manuel Canosa Flores, em 18-1-76.

2108/Cabo ÇM Fernando do Carmo Baeta, em 21-1-76.

1030/Cabo A Alfredo Maria Coelho, 1696/Cabo A António Luís Gomes, 1915/Cabo C Estefânio Reis Correia Rocha, 1928/Cabo A António Esteves Ferreira e 3200/Cabo CM Manuel Nicolau Berrenche, em 21-1-76.

1470/Cabo CM Eduardo Jorge Nunes, em 27-1-76.

1894/Cabo CM Francisco Pedro de Melo, em 29-1-76.
1565/Cabo CM Francisco da Silva Amaro e 2885/Cabo CM Augusto Inácio da Silva Meira, em 31-1-76.
3646/Cabo C António Magalhães Ferreira, em 15-2-76.
2532/Cabo CM Fernando José Cartaxo, em 16-2-76.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

2º-ten. SG RF Afonso Ricardo Marques, em 4-2-76.
1º-sarg. MQ Mário Prazeres Cabrita Negrão, em 10-2-76.
2240/72/Mar. E José Armando da Silva Esteves, em 25-2-76.
António Maria, chefe de secção do Q.P.C.M.M., em 14-2-76.
António Lino Gormicho, contínuo do Q.P.C.M.M., em 28-1-76.
Alberto Gonçalves,servente especializado do Q.P.C.M.M., em 18-2-76.

Voz da Abita

Recebemos outra carta do «Pezinhos», cabo M, que transcrevemos:

«Alfeite, 2 de Fevereiro de 1976.

«Mais vale andar no mar alto que... nos transportes públicos. Senão vejam:

«Apesar do sol radioso que fazia naquela manhã de 20 de Janeiro que, por si só, devia fazer felizes e alegres os habitantes deste «jardim da Europa à beira mar plantado», passou-se o que a seguir vou narrar.

«Entrei na estação do metro em S. Sebastião por volta das dez horas. Tudo parecia calmo e normal. Porém, os comboios não circulavam e as pessoas que enchiam a gare começaram a ficar nervosas. Uma senhora dizia que tinha hora marcada no dentista e já não ia a tempo; outra que perdia o dia no emprego; um homem gordo afirmava que o metro está cada vez pior...

«Meia hora era passada, quando o chefe da estação anunciou que, devido a avaria, não haveria comboios tão cedo.

«As pessoas precipitaram-se para a saída, formando bicha para receber o dinheiro do bilhete a que tinham direito, segundo informou também o chefe. O homem da bilheteira exigia o bilhete usado dizendo que está lá escrito para o conservar. Obviamente que ninguém o tinha, por o ter deitado fora. O homem exalta-se, o público protesta e finalmente o problema solucionou-se apanhando os passeiros os bilhetes usados do chão e entregando-lhos.

«Já fora da estação, todos correram para a paragem de autocarro mais próxima, fazendo uma grande bicha com os que já lá estavam.

«Chegou o primeiro carro, um dos novos, cor de laranja, e de um só andar. A porta da frente não funcionou o que deu origem a que as pessoas que estavam na cauda da bicha entrassem pela porta de trás, ficando as da frente a protestar, enquanto o carro arrancava atirando-lhes uma baforada de fumo.

«Veio o segundo, um dos verdes, de dois pisos, com lugares para metade dos que estavam na bicha. Entrei.

«Lá dentro ia o diabo! Uma senhora (?) gritava ao condutor que não pagava o bilhete porque no metro lhe disseram que aquele, e exibia um bilhete branco que lhe tinham dado em Sete Rios, servia para qualquer autocarro. O condutor exigia o pagamento alegando que a senhora era estúpida e não percebera que o bilhete só servia para os autocarros de ligação.

«Depois de muita gritaria, a senhora, já a chorar, declarou que não tinha dinheiro e então, um passageiro bondoso acabou com a questão pagando o bilhete. O carro seguiu pela «Sidónio Pais» aos sacões, porque o motorista também já ia nervoso.

«Mas a coisa não ficou por ali. Uma outra senhora (?) teve uma fúria e começou a invectivar a primeira por não ter agradecido ao senhor que lhe pagou o bilhete. Originou-se nova gritaria com insultos e palavrões à mistura...

«Os restantes passageiros estavam divididos; uns davam razão à primeira e outros à segunda. Eu, sentado num daqueles bancos virados para dentro e colocados num plano ligeiramente superior, não intervi na discussão mas, ia felicíssimo porque, não tendo horas marcadas, por estar de folga, podia gozar à vontade aquele espectáculo apenas pelos 4$00 do bilhete.»

Do sarg.-aj. A Adriano Duarte Bicho recebemos uma carta que transcrevemos:

«Figueira da Foz, 12 de Fevereiro de 1976.

«Respeitosas e cordiais saudações para todos quantos trabalham na tarefa que diz respeito à 'Revista da Armada'.

«Sou um sargento da Reserva, e há muito tempo me convenci que era quase impossível passar sem ter um motivo que me fizesse recordar a Marinha, onde servi de 1932 a 1971. Neste contexto, venho rogar a V. Ex.ª se digne mandar inscrever-me na lista de quantos a assinam, porque ao lê-la torno um pouco ao convívio da Armada, onde passei toda a mocidade.

«Já agora, quero também recordar que colaborei de muito perto com o senhor Comodoro, quando era ainda um jovem. Foi a bordo de um contratorpedeiro, no serviço do Detalhe. Em certa altura, o então Imediato perguntou-me:

«— Não haverá cá a bordo um sargento que se queira encarregar de formar uma equipa de futebol com elementos do Agrupamento de Contratorpedeiros?

«— Quero eu — respondi.

«— O senhor! Com tanto serviço nem tem tempo para se 'coçar'!

«O que é certo é que, como deve estar recordado, ganhámos o Campeonato desse ano, o que, se a memória me não falha, foi o primeiro destes últimos 40 anos.

«Parece-me a propósito vir aqui revelar uma das causas do nosso êxito: Um pedido que fiz ao senhor Imediato, para estimular os 'atletas', para que em vésperas de treinos e jogos houvesse, para eles, dispensa do serviço de noite, um suplemento ao pequeno almoço (bife com ovo) e laranjas nos intervalos dos jogos e treinos.

«Mas, como é sabido, o desporto não dá só alegrias. No encerramento das cerimónias, os nossos campeões receberam medalhas. Os senhores oficiais (ao tempo muito jovens) para realizarem a cerimónia, no então Corpo de Marinheiros, vieram ter comigo para lhes fornecer elementos da equipa, pois era a única pessoa que o podia fazer. Contaram-me depois que foi uma cerimónia bonita, para os convidados e assistência.

«Como sabe, ganhámos o Campeonato sem uma única derrota; apenas com um empate com a Escola de Mecânicos.

«Pois, coisa estranha, o 'Bella Gutman' da equipa (treinador) ainda hoje está à espera do convite para assistir à festa! Talvez porque o único orientador das equipas que era sargento, lhes pregou aquela partida, e dizia aos 'seus' rapazes: Não faltem ao respeito a ninguém, mas dentro do rectângulo do jogo não há galões nem divisas...

«Queira V. Ex.ª perdoar o precioso tempo que lhe roubei. Desde já muito grato pela atenção dispensada, envio os meus melhores cumprimentos a par de cordiais saudações para todos os trabalhadores da 'nossa' Revista.»

De Francisco António Gonçalves Maia, ex-mar. FZ n.º 589/70, Matosinhos, recebemos uma carta na qual pede para lhe serem enviados alguns números da Revista para completar a sua colecção e afirma «faço votos para que a 'nossa Revista' viva muitos e muitos anos, porque 'ELA' no seu conteúdo, tem algo de muito importante que só agora começo a compreender e a admirar».

Do nosso assinante José Manuel Ferreira da Silva, ex-1.º-gr. L n.º 13/73, de A-dos-Ferreiros, Arrancada do Vouga, recebemos uma carta na qual saúda «todos quantos trabalham para a 'Nossa Revista', em tão boa hora lançada, que oferece a todos quantos tiveram a honra de servir a Armada oportunidade de reviver o ambiente que nela se respira, tanto a bordo como em terra».

Diz ainda: «há quase um mês que terminei o meu serviço na Armada e já cheguei à conclusão que é impossível esquecê-la».

Refere-se depois com muita saudade a vários oficiais, sargentos, praças e civis da D.S.E.C., onde prestou serviço, e termina desejando felicidades à «Revista da Armada» e que «ela seja cada vez melhor».

De Américo Emílio Almeida, mar. AP n.º 1805/73, recebemos uma carta, na qual, inscrevendo-se como assinante da Revista, saúda o pessoal que nela trabalha e nos pede para saudar também «os camaradas que fizeram serviço comigo na fragata 'Comandante Hermenegildo Capelo' tanto em Moçambique como em Angola, visto termos sido os últimos, fechando, portanto, as 'portas' às ex-colónias portuguesas». Saúda em especial o pessoal artilheiro do navio desde o comandante aos marinheiros, «que durante a comissão mostrou e foi sempre o pessoal mais unido e mais amigo».

Agradecemos os negativos que teve a gentileza de oferecer à Revista.

De Luís Manuel da Luz Aparício, mar. L n.º 794/74, recebemos uma carta dirigida ao cabo «Pezinhos», pedindo-lhe para abordar o assunto da paragem das vedetas de transporte de pessoal de e para a Base Naval, no Alfeite, nos dias de nevoeiro.

Se, como diz, os cacilheiros e a vedeta da Força Aérea, tripulada por gente da Marinha, continuam a andar, navegando com radar, e as nossas não andam, qualquer coisa estará errada. Mas isso é com o Serviço Portuário e de Transportes...

COMEMORAÇÃO DO 30.º ANIVERSÁRIO DO RECRUTAMENTO DE 1946

Pede-nos a Comissão Organizadora do almoço de confraternização comemorativo dos trinta anos do recrutamento do ano de 1946 para avisarmos todos os «filhos da escola» interessados em participarem no repasto, a efectuar-se até ao fim do corrente mês de Abril, que deverão contactar com o 2.º-ten. SG Amadeu Augusto Barradas — Base Naval de Lisboa.

RECRUTAMENTO DE 1950

Pede-nos um grupo de «filhos da escola» do recrutamento do ano de 1950 para anunciarmos que o habitual almoço de confraternização se realiza no dia 8 de Maio próximo, em local a designar.

Esta é a poesia de alguém que foi um «drogado» e no-la enviou como alarme e aviso a quem se deixa prender nas garras da droga.
Aqui fica como um testemunho humano a meditar! Pediu apenas que lhe não revelássemos o nome.

JOVEM FALHADO

Jovem!
Tu que fazes?
Procurando a droga?
Andas iludido com a própria vida!
A cada passo que dás
Julgas que encontras
A segurança, a existência do teu ser
Na droga...
Ou pensas que esta
Te servirá de corrimão
Ou assistência na tua vida?
Não!
Deixa-a!
Não a agarres
Com ela tu não voarás
Serás sim um monstro
Que à própria podridão irás buscar
A podridão do prazer,
A viagem com que sonhas...
Pensa e medita...
Não no hoje, mas no amanhã
Jovem falhado!

?/?/1.º-gr.

Fernão Capela Gaivota

Esta gaivota sem asas
que sinto crescer no peito
e na febre das ideias:
FERNAO CAPELO GAIVOTA
derramado em minhas veias.

Esta gaivota no sangue,
e na minha alma buscando
o Infinito encontrar:
FERNAO CAPELO GAIVOTA
sem forças para voar.

Este milagre de amor,
teimosamente, de pé;
FERNAO CAPELO GAIVOTA
buscando algas de Esperança
no vai e vem da maré.

Num altar de Solidão,
Este Deus ignorado
em que só eu acredito:
FERNAO CAPELO GAIVOTA
em busca do Infinito.

Esta paz apodrecida
de preconceito burguês.
Para quê, tanta vaidade?
Tantas escalas sociais?
Pisamos a mesma lama.
Todos nós somos iguais:
FERNAO CAPELO GAIVOTA
a lutar nos temporais.

Este manto de coragem
que nunca ninguém rasgou.
Esta minha alma selvagem.
Esta forma de viver
sem princípio, meio ou fim:
FERNAO CAPELO GAIVOTA
a voar dentro de mim...

Helena Luísa M. Coentro Bonjour
Funcionária da D.S.E.C.

O Sonho e o Poeta

À colega Helena Coentro Bonjour, cujos versos admiro e revelam um temperamento de autêntica poetisa.

O Poeta, depois de longa caminhada em meditação, deitou-se e adormeceu.

...E sonhou...

Sonhou que um homem curvado, de olhos negros e brilhantes, barbas e cabelos compridos, se dirigia para ele. Ficou sobressaltado. «Que queria aquele velho de aparência tão grotesca?». A sua inquietude foi, porém, momentânea. O velho, paternalmente, pôs-lhe a mão na cabeça e disse:

— Não te assustes, amigo! Sei quem és e, se quiseres, podemos conversar um pouco.

— Mas quem és tu? — perguntou o Poeta.

— Eu, amigo, sou o Sábio, um sábio que aprendeu toda a ciência e arte universais.

— Então — disse o Poeta — podes dar-me todas as explicações que de há muito atormentam o meu espírito!...

— Para isso te vim procurar. Sei que o teu espírito anseia o Amor, a Justiça e a Paz, fontes únicas das tuas expressões poéticas. Mas temo que o tempo não seja suficiente para dialogarmos sobre tudo, pois tenho de ir em demanda de outras paragens.

— Está bem — atalhou o Poeta —. Dize-me então o que é o Amor.

— O Amor, caro Poeta, é a sublimidade da vida, é aquilo que se sente bem no fundo da alma e que por vezes nos transforma como por encanto. É o pulsar apressado do coração ante a beleza do sexo; é o anquilosamento dos sentimentos no perpectuamento da espécie; é o esplendor inefável das belezas da Natureza; o encanto sentido pelas crianças e a ternura que lhes dedicamos; é a subjugação dos sentidos à suavidade da música; é a dedicação completa a uma luta em prol dos humildes, dos desgraçados, dos abandonados; é, enfim, um querer enorme de abraçar sorridente a Humanidade feliz.

— E a minha poesia? — interrompe o Poeta.

— A tua poesia também é amor na medida em que ela transmite aos outros qualquer coisa que eles compreendam e os façam sentir as sérias e humanas expressões do teu espírito.

— Tu, grande Sábio, que tudo sabes, não me poderás também dizer o que é a Justiça?

— A Justiça, Poeta, é uma arte sublime que os homens devem usar para seu equilíbrio e felicidade. Lembra-te, Poeta, que é a felicidade o fim racional do homem. E onde a Justiça não impera, a felicidade não pode existir. Sem a Justiça os homens não podem viver confiantes; não pode haver naquele mundo de igualdade e paz com que tu sonhas nas noites calmas e serenas ou no meio da luta que os homens quotidianamente travam. E a Humanidade, para ser feliz, tem que ter justiça, porque sem ela jamais existirá amor entre os homens. É a Justiça que faz grandes os povos, que bane o mendigo, o expoliado, que não permite que este homem seja lobo daquele, que dá «a César o que é de César», que une os desavindos e lhes lança um laço de união fraternal. Não pode ser justiça verdadeira aquela que os códigos expõem e fazem condenar um homem que socorreu o seu estômago esfomeado furtando um pão. Não, Poeta, esse é apenas um ângulo da justiça. Justiça absoluta é aquela que não deixa o homem roubar porque lhe deu antes o suficiente para comer. Justiça é ainda o elo de ligação entre os homens, que os obriga a viver num mundo onde todos trabalham na efectivação duma sociedade de Paz.

— É isso, grande Sábio, é a Paz...

— Não digas mais. Já sabia que te inquietarias quando te falasse na Paz. Tranquiliza-te. Não me admiro que vivas inquieto, que o teu espírito não encontre um ambiente amplamente propício, porque sentes o ar carregado de nuvens pesadas, de medos, de receios. Acalma-te, Poeta. A Paz é a situação única, por isso inevitável, em que a Humanidade será feliz. A Paz não existe quando não existe a Justiça de que te falei há pouco. As vezes, dessa ausência de Justiça, resulta a guerra, quando os homens não sabem ou não querem resolver os problemas que os afligem numa base pacífica. Sem essa base não haverá Paz e mesmo Amor. Para que a Paz seja um facto, uma realidade, será necessário que tu e todos os homens estejam sinceramente empenhados em construir um ambiente de Paz. É forçoso não existir um homem sequer que estenda uma mão em sinal de amizade tendo na outra uma arma para ferir; é preciso que esse homem estenda as duas mãos puras, tendo no coração uma mensagem de sincero amor.

— Mas como criar, praticamente, esse mundo de Paz de que me falas?

— É fácil, Poeta. Primeiro, começa por ti, por te examinares, por criticares, sem vacilar, as tuas paixões e os teus actos, por cuidares dos teus pensamentos, por seres, enfim, um professor de ti próprio. Assim serás um bom elemento a alicerçar o mundo da Paz.

— Mas como chegar a essa posição?

— Ouve, Poeta. Ou será fácil ou muito difícil. Depende da tua vontade. Será fácil, se esta for grande; será difícil, se não sentires dentro de ti uma firme intenção de lá chegares. Tudo depende da sinceridade e firmeza dos teus empreendimentos, da luta de esclarecimento que sustentares. Assim os homens se encontrarão a si próprios, amando-se e respeitando-se. A Paz não deverá ser uma quimera, uma ilusão ou um sonho vago que se alimente. A Paz só poderá ser uma realidade concreta. Agora tenho de ir-me imediatamente.

E começa a andar.

O Poeta, para que o Sábio pudesse ainda ouvir, gritou:

— E a Poesia, o que é a Poesia?

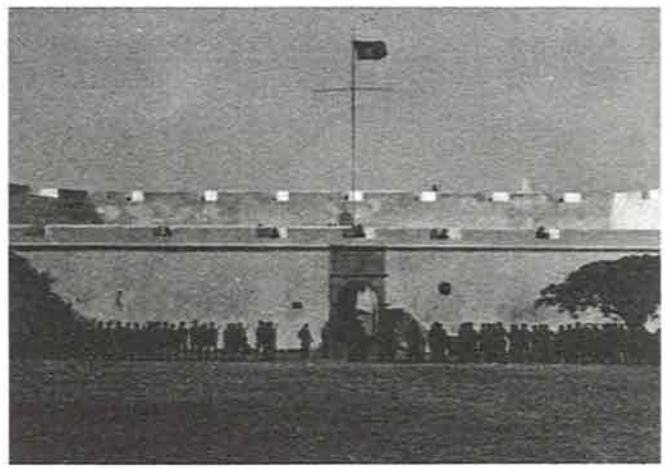
— É tudo... tudo... — disse ainda o Sábio afastando-se e desaparecendo suavemente no horizonte.

Neste instante o Poeta acordou sorridente e feliz.

Ilídio Quintinha
1º oficial do Q.P.C.M.M.

ADEUS ANGOLA!..

No Palácio do Governo, às 12.15 horas do dia 10 de Novembro, o Alto-Comissário faz a proclamação da independência de Angola.



No largo fronteiro da Fortaleza de S. Miguel, uma companhia mista de fuzileiros, pára-quedistas e dragões, faz a guarda de honra à bandeira.

O dia 10 de Novembro de 1975 amanheceu calmo e luminoso sobre Angola – igual a muitos outros. E, no entanto, foi um dia bem diferente para os portugueses, particularmente para os últimos representantes da nossa soberania naquele território.

A vida no Palácio do Governo decorre normalmente e sem sobressaltos. Pelas 12.00 horas o Alto-Comissário dirige-se para o Salão Nobre acompanhado dos oficiais dos seus gabinetes militar e civil.

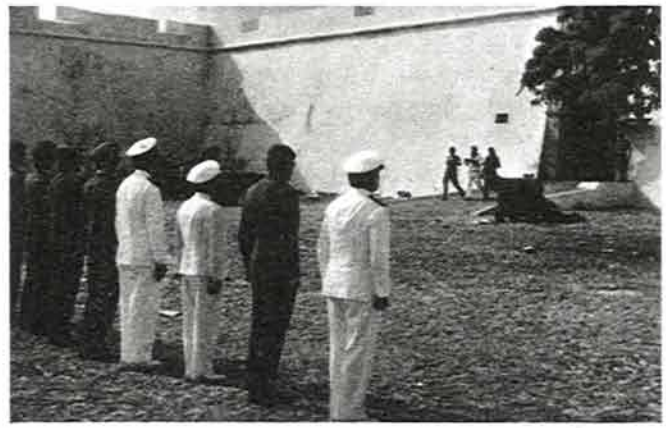
A enorme sala encontra-se repleta com repórteres de jornais, revistas, rádio e televisão das quatro partidas do mundo. As 12.15 horas o Alto-Comissário, cuja voz trai claramente a emoção que o domina, dá início ao discurso de proclamação da independência.

Ao encerrá-lo, estava praticamente terminada a sua missão como Alto-Comissário, restando-lhe completar a de Comandante-Chefe das Forças Armadas.

O sol – indiferente aos problemas dos homens – depois de rotineiramente aquecer o território angolano, encaminha-se para o horizonte atlântico envolto em tons sanguíneos de vermelho. Pelas 15.15 uma forte coluna militar escolta as entidades oficiais do Palácio para a Fortaleza de S. Miguel, na pequena elevação que serve de pano de fundo à baía de Luanda.

Um desusado silêncio envolve a velha Fortaleza. No largo fronteiro encontra-se postada uma companhia mista de fuzileiros, pára-quedistas e dragões – estes representados por duas auto-metralhadoras. As entidades oficiais alinham à direita da formatura.

Presente também no largo – por curiosa e irónica coincidência – uma enorme estátua de Diogo Cão,



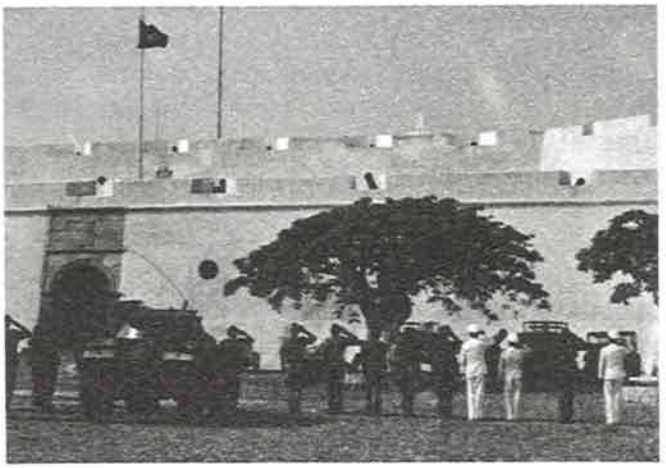
... e conduzem-na para...

única das suas pares retiradas dos pedestais em toda a cidade de Luanda, que não foi possível fazer entrar no pátio da Fortaleza.

Em torno da área, um impressionante dispositivo de segurança montado pelas poucas mas escolhidas forças que ainda se encontravam em Luanda – em Angola... em África – é garantia de que nada perturbará a cerimónia que vai realizar-se. Na baía, navios de guerra estão alerta. No ar, helicópteros mantêm-se vigilantes.

O silêncio quase religioso que se estende do Palácio do Governo à Fortaleza e desta à baía, alastrando pela ilha do Cabo até à Base Naval é subitamente cortado por uma ordem seca: «Sentido!» A voz metálica do clarim traduz a palavra em música e a força perfila-se como se fora um só homem. «Apresentar, armas!... Arria a bandeira!»... E ao som marcialmente cadenciado da Marcha de Continência, a bandeira verde-rubra desce lenta-

..ADEUS ÁFRICA!...



Ao toque da Marcha de Continência, o símbolo nacional é arriado oficialmente, pela última vez, em terras de Africa, perante os últimos representantes da nossa soberania em Angola...

... uma praça do Exército e outra da Força Aérea ladeiam a praça da Armada que arria a bandeira portuguesa...

... a deporem nas mãos do Alto-Comissário.

Após as cerimónias do arriar da bandeira, o AltoComissário é conduzido para bordo do transporte de tropas «Niassa» que, conjuntamente com os outros navios, às 00.00 horas do dia 11 deixam águas angolanas e rumam ao velho Portugal.

mente no mastro da velha Fortaleza. Numa cerimónia de extrema singeleza, mas de enorme dignidade, o símbolo nacional é arriado oficialmente, pela última vez, em território angolano e em terras de Africa.

Momentos de extraordinária elevação para aquele punhado de militares que o destino designou para estarem presentes naquela hora única da história de Portugal!

O arfar dos peitos salientes não se altera. As armas estão bem firmes e a cabeça bem levantada. Não tremem as mãos em continência... Mas, quantos olhos húmidos de emoção, quantos corações batendo mais rapidamente! E por baixo dos bonés bem direitos e das boinas atrevidamente inclinadas, quantos conflituosos pensamentos desfilam em meteórica cavalgada, enquanto a bandeira desce tremulando à brisa vespertina!... Várias épocas, outros conceitos, outras maneiras de estar no mundo... Bandeiras, azuis-brancas ou verde-rubras, sempre orgulhosas dos seus filhos que, com sangue e suor transformaram a selva inóspita e doentia num país de vanguarda entre os estados africanos... Lutas justas e injustas fazendo correr de corpos brancos e pretos sangue igualmente vermelho... Barragens transbordando energia e vida sobre cidades e campos...Toscas catanas ceifando capim e vidas inocentes... Estradas aproximando urbes, e minas desventrando a terra... Exploradores e explorados, ricos e pobres, luxo e miséria como no resto do mundo... Portos abrindo os braços húmidos à navegação e ao comércio... Abnegadas equipas médicas combatendo a malária e extinguindo a doença do sono... Pretos, brancos e mestiços trabalhando lado a lado... Indústria e comércio florescendo, escolas e postos médicos aumentando... Mãos brancas acarinhando carapinhas sorridentes e mãos negras afagando alvos rostos de

criança... Abusos, injustiças e culto de privilégios... Palmadas, ralhetes, bondades sem preconceitos... Cidades crescendo para o céu e fazendas alargando-se além horizonte... Batuque e vira, fado e merengue... Júbilo e saudade, tristeza e preocupação... «Estes e outros instantâneos se atropelam na retrospectiva que se projecta na mente daqueles soldados e marinheiros – mas, a nenhum ocorre qualquer sentimento de culpa. Deixam um novo país de que podem orgulhar-se e de que os angolanos devem orgulhar-se. Vão deixar Angola, não como desejariam mas como a cobiça dos mais poderosos quiz que o fizessem.

O silêncio mantém-se, e é quase tangível, quando o marinheiro que acabara de arraiar a bandeira se dirige, ladeado por um militar de terra e outro do ar, ao Alto-Comissário depondo-a nas suas mãos.

*

Nos curtos minutos que demorou a cerimónia, Portugal ficou reduzido à sua dimensão europeia, tendo-se concretizado a maior viragem na sua história, desde os Descobrimentos.

Aos últimos representantes da soberania portuguesa em Africa, resta agora embarcar nos navios que os esperam na baía. Uma forte coluna militar dirige-se da Fortaleza para a Base Naval, de onde homens e material são conduzidos para bordo dos três transportes de tropas e quatro navios de guerra. Nestes continua flutuando a bandeira que deixara de tremular em terra. O «Niassa» arvora o distintivo do Comandante-Chefe quando sai do porto e vai fundear em águas territoriais.

E, quando finalmente chegam as 00.00 horas do dia 11 de Novembro, os navios saem das águas angolanas e rumam ao velho Portugal. O distintivo de Comandante-Chefe cede lugar ao de Contra-Almirante e o céu de Luanda é cortado pelo rasto vermelho de milhares de balas tracejantes com que o povo celebra a sua independência.

Nos navios, os portugueses vêm perder-se no horizonte dos seus olhos e no da história, essa Angola maravilhosa que deixam com reacções confusas de alegria e tristeza, de saudade e preocupação. Mas, partem sem complexos ou sentimentos de culpa, orgulhosos pela obra que deixam depois de quase cinco séculos de permanência, cabeça erguida e lábios murmurando: ADEUS ANGOLA!... ADEUS AFRICA!...

Leonel Cardoso
C.-alm.

N.R. – O autor deste artigo era o Alto-Comissário e Comandante-Chefe das Forças Armadas de Angola que presidiu às cerimónias aqui descritas.

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

O selo que ilustra este apontamento com outro de 20$00 completa a primeira série posta a circular este ano em Portugal. Trata-se da emissão comemorativa do 1.º cinquentenário da Sociedade Portuguesa de Autores, entidade criada com a finalidade de zelar pelos interesses dos seus associados. Iniciou as suas actividades ocupando-se dos autores teatrais e compositores musicais e, logicamente, com o andar dos tempos, estendeu o seu campo de acção a outros sectores, sempre dentro do espírito que presidiu à sua fundação.

Falando propriamente destes selos, diremos que as cores são banais e quanto ao desenho que os ilustra, comum a ambos, é demasiado estranho e até inadaptado ao tema em que pretende inserir-se. Acrescentaremos que esta emissão estava programada para o passado ano, como dissemos no n.º 45 desta Revista, ano em que efectivamente a efeméride ocorreu.

SELOS DE MACAU

Só agora tivemos conhecimento de neste território ter sido posta a circular, para assinalar o 1.º aniversário do 25 de Abril, uma série de 2 valores – 2 avos e 1 pataca –, da qual reproduzimos um, já que o motivo é comum a ambos. Os selos têm como motivo principal um porta-bandeira agitando o estandarte português. Consideramos o conjunto interessante, onde as cores e o desenho se aliam em vistosa harmonia.

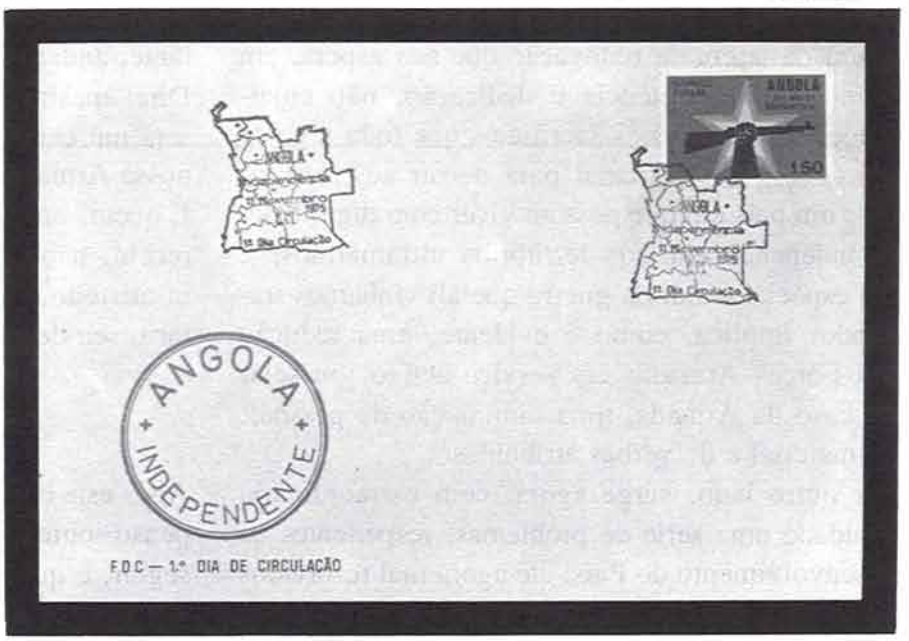
FILATELIA NOS PAÍSES AFRICANOS DE EXPRESSÃO PORTUGUESA

Como prometemos, reproduzimos hoje um dos 4 selos da emissão comemorativa do Acordo de Argel emitidos na República Democrática de S. Tomé e Príncipe. Trata-se realmente de um belo conjunto onde as bandeiras nacionais do novo país e de Portugal estão em evidência, o que lhe confere um encantador significado.

Em 12 de Dezembro último, dia da independência de S. Tomé e Príncipe, e para assinalar o acontecimento, foi posta a circular uma série de 5 valores (1$50, 4$00, 7$50 20$00 e 50$00), dos quais reproduzimos um. O desenho, igual para todos os selos, mostra-nos uma família exibindo

a bandeira do país num fundo de vegetação tropical junto ao mar, onde navegam dois barcos típicos. De cores atraentes e bem combinadas, o conjunto é, na realidade, muito expressivo e belo.

A República Popular de Angola assinalou filatelicamente, em 11-11-75, a sua independência pondo a circular o selo que reproduzimos juntamente com um sobrescrito. Fazemo-lo propositadamente para se poder apreciar o magnífico carimbo alusivo ao 1.º dia de circulação, quanto a nós de extraordinária oportunidade. Apenas lamentamos que não haja no sobrescrito um desenho condizente com o significado, o que pessoalmente nos leva a não o considerar F. D. C. autêntico. Esta opinião, contudo, não invalida o significado da intenção nem reduz o interesse por esta peça filatélica.



As perspectivas futuras da Armada

Conferência proferida pelo capitão-de-mar-e-guerra António de Sousa Leitão no Clube do Sargento da Armada.

No limiar desta era em que pretendemos renovar Portugal, com o País reduzido ao Continente — Açores — Madeira, muitos de nós se têm interrogado sobre as perspectivas futuras da nossa Armada.

Em termos simples e esquemáticos julgo que o problema se pode resumir no seguinte: o que sabemos e podemos fazer melhor que outros sectores nacionais; o que o País precisa que façamos e, daí, quais as tarefas que nos esperam.

O problema é nacional, isto é, de todos os portugueses, mas é principalmente aos oficiais, sargentos e praças do quadro permanente a quem mais interessa, pois são estes que da Armada fizeram o seu ideal e a sua profissão. E cito intencionalmente o termo ideal, porque uma profissão militar que não seja exercida com um objectivo superior,que ultrapassa as limitação e ambições dos seus homens, é apenas um emprego mercenário.

Não vou aprofundar esta matéria, que sai do assunto que me proponho tratar, mas apenas expressar a minha sincera convicção de que a Armada estará à altura da tarefa de renovação que nos espera, em termos de competência e dedicação, não enjeitando a sua parte nos sacrifícios que toda a gente portuguesa vai enfrentar para deixar aos seus filhos um país em que possam viver com dignidade.

A independência dos territórios ultramarinos, e em especial o fim da guerra que ali vínhamos travando, implica, como é evidente, uma redução das Forças Armadas em serviço activo, ou seja, no caso da Armada, uma diminuição de pessoal, de material e de verbas atribuídas.

Por outro lado, surge agora, com extraordinária acuidade uma série de problemas, respeitantes ao desenvolvimento do País, até agora mal resolvidos e em muitos casos nem sequer iniciados, dado que a actividade militar dos passados 15 anos teve prioridade absoluta sobre as outras.

Não menos importante, nesta transformação que se vai operar entre a Armada que era e a que vai ser, situa-se o conjunto do pessoal especializado, das instalações, dos navios e de muitos outros factores que adiante citaremos, que constituem um património e uma vocação que constituiria grave erro a Nação não aproveitar.

Há assim necessidade de conseguir um equilíbrio lógico e harmonioso dentro da nova estrutura da Armada, entre as funções estritamente militares que a segurança nacional nos impõe, e as tarefas ligadas ao sector marítimo, à investigação do mar e à tecnologia que permitem utilizar já os meios existentes, com plena eficiência.

Desta conversão parcial da Armada, ou melhor se dirá, do aproveitamento integral das suas potencialidades, fora da fria análise dos custos/benefícios, surge o aspecto humano, o das motivações. Abrindo-se o leque das actividades em que a Marinha vai participar na defesa e desenvolvimento do País, é mais fácil a cada um de nós, oficial, sargento ou praça, encontrar o sector em que as nossas aptidões e personalidade se realizem plenamente, dentro do ideal de melhor servir a Pátria.

Ora, quando as pessoas fazem o que gostam, em regra fazem-no bem, e, o que não é menos importante, andam satisfeitas.

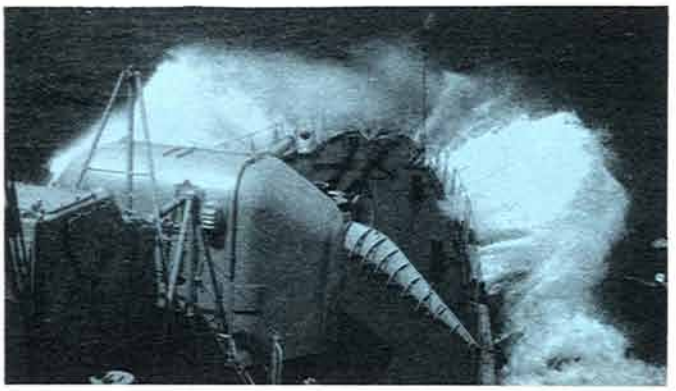
Direi mesmo que tal situação, quando atingida, será um extraordinário factor de coesão dentro da nossa Armada.

E quem, na pluralidade de opções que se lhe oferecem, não encontrar a sua vocação e continuar insatisfeito, então, corajosamente, tem que enfrentar o seu desajustamento e procurar outra vida.

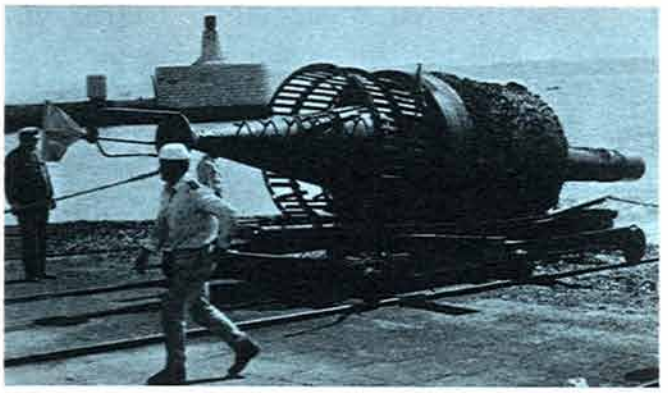
*

Após esta breve introdução vou tentar expor o que penso sobre as linhas de acção que a Armada deve seguir, e que se podem agrupar nos cinco seguintes blocos:

1. Marinha militar
2. Guarda costeira



A Marinha de Guerra vigilante nas costas do Continente, da Madeira e dos Açores.
(Foto do 1.º-ten. AN Monteiro Coelho)



É encargo da Marinha de Guerra o planeamento, construção e manutenção de faróis, bóias e balizas.
(Foto do capelão grad. em 1.º-ten. Delmar Barreiros)

3. Autoridade marítima
4. Investigação do mar
5. Fomento tecnológico

Na MARINHA MILITAR incluirei as actividades relacionadas com a defesa do território nacional e das linhas de comunicação entre as partes que o constituem, ou seja, o Continente, os Açores e a Madeira.

Essas actividades compreendem: o treino básico do pessoal, o ensino das especialidades em escolas, o adestramento em terra e no mar; a manutenção dos meios de combate (navios, armamento, etc.) e dos meios de apoio, em alto estado de eficiência; a estreita colaboração com todos os outros ramos das Forças Armadas na preparação e execução dos objectivos comuns; a cooperação com Armadas estrangeiras para o cumprimento dos compromissos internacionais assumidos, e, de um modo geral, todas as tarefas que competem às Forças Armadas para a defesa da Constituição e da ordem interna que representarem a vontade da maioria dos cidadãos, livremente expressa através das instituições democráticas vigentes.

No âmbito das actividades que é normal encontrar desempenhadas por uma GUARDA COSTEIRA incluirei: a fiscalização aduaneira, neste momento com especial incidência no combate ao tráfego ilegal da droga; a fiscalização das pescas; a vigilância dos parques submarinos; o apoio às actividades recreativas e culturais que utilizam o meio marinho, tais como a pesca submarina, a colectânea de conchas, a vela e o remo nas suas várias formas; a fiscalização do domínio público marítimo, que como sabeis está intimamente ligado à defesa militar da faixa costeira; a vigilância das praias; o socorro a náufragos, nos seus variados aspectos, em estreita colaboração com a Força Aérea, com as corporações de bombeiros locais, e até com outras entidades afins ou interessadas; e também o serviço SAR, de busca e salvamento de aviões.

Sob a designação de ACTIVIDADE MARITIMA pretendo englobar as responsabilidades que a Armada tem, e não pode deixar de ter, no que se refere à segurança da navegação.

Com a criação da Secretaria de Estado da Marinha Mercante dela ficaram a depender os assuntos que competiam às antigas Direcção da Marinha Mercante e Junta Nacional da Marinha Mercante, e ainda determinados aspectos de fiscalização técnica que vinham exercendo outros departamentos do então Ministério da Marinha.

No entanto, e em minha opinião, muitas outras responsabilidades da Direcção Geral do Fomento Marítimo, e particularmente das capitanias dos portos, devem continuar a ser exercidas pela Armada, tais como: o «contrôle» da navegação em águas restritas e portos, o «contrôle» das linhas de tráfego ao longo da nossa costa e nas aproximações dos portos, a piltagem das barras, canais e águas interiores; o planeamento, construção e manutenção de faróis, bóias e balizas; as ajudas-rádio à navegação, tais como radiofaróis, estações radiogoniométricas, sistemas de navegação OMEGA, LORAN, DECCA e outras, etc.

No sector de INVESTIGAÇAO DO MAR vão caber os estudos e tarefas que são desempenhados actualmente pelo Instituto Hidrográfico, e num aspecto particular pelo Aquário Vasco da Gama, alguns dos quais sem o desenvolvimento requerido pela enorme carência de meios que sempre afectou o sector na área Continente, Açores, Madeira. Nele estão compreendidos: o estudo e aplicação dos novos métodos de navegação marítima,

tais como o inercial, o que utiliza satélites artificiais e os que utilizam as rádioajudas; a publicação e actualização de documentos náuticos e estandardização dos instrumentos e práticas que se relacionam com a segurança da navegação; a execução de levantamentos hidrográficos em toda a área marítima que é da responsabilidade e interesse do País, incluindo as águas restritas, e dos levantamentos topográficos da faixa costeira, em especial os do espraiado e zona confinante; a cartografia náutica, dentro da estandardização internacional, como Portugal vem realizando desde 1921; a observação e previsão das marés e correntes de maré; o estudo da evolução hidrográfica das nossas costas e estuários; a observação, estudo básico e cooperação com outras entidades em todos os aspectos que se relacionam com a oceanografia física, incluindo nomeadamente a ondulação e as correntes marítimas; o apoio científico e técnico à construção de obras marítimas e de defesa das costas, bem como de um modo geral ao conhecimento e aproveitamento dos recursos do mar; a cooperação com agências e organismos especializados afins, nacionais e estrangeiros.

Finalmente no bloco que designei por FOMENTO TECNOLOGICO pretendo chamar a atenção para o aproveitamento dos meios existentes na Armada, em especial em material e em instalações para formação de técnicos, em simultaneidade mas para além das nossas necessidades. Refiro-me, como exemplo, às nossas escolas de electrotecnia cuja capacidade actual pode ser superior às necessidades da Armada. Por que não abrir essas escolas a estudantes civis, à semelhança do que a Academia Militar estava fazendo com a formação de engenheiros civis? Por que não dar ao nosso pessoal, a todos os níveis de ensino, um diploma correspondente ao curso que tirou, diploma esse inteiramente válido e legalizado num sistema nacional de profissões, que permita aos oficiais, sargentos ou praças que não desejem continuar na Armada uma integração imediata e apropriada no meio civil?

Por que continuar a segregar os técnicos formados na Armada, e quem diz na Armada diz nos restantes Ramos das Forças Armadas, negando-lhes esses diplomas, agora que terminou a conjuntura de guerra em que foram retidos esses especialistas, a baixo preço, para além do que seria válido após a conclusão do curso?

A escola de Limitação de Avarias da Armada tem vindo a preparar pessoal da Marinha de Comércio, da Lisnave, etc. (Foto de A. Fernandes, do Gab. de Fotog. do E. M.A.)

Outro aspecto que incluo no fomento tecnológico diz respeito à utilização de meios de que a Armada dispõe em actividades exteriores, em especial as relacionadas com o desenvolvimento do País. Isto está a ser feito, por exemplo, executando levantamentos hidrográficos para as entidades oficiais ou particulares que o solicitem; e no que se refere ao serviço de limitação de avarias, quando os incêndios e alagamento de navios excedem a capacidade das corporações de bombeiros da área; e até na utilização de mergulhadores para trabalhos em obras marítimas, ou navios com cabos enrascados nos hélices. O que me parece é que essa abertura da Armada para o exterior tem que ser maior, tem que ser a maior possível. A dimensão do País não admite que se dupliquem certas estruturas, em regra dispendiosas pelo alto nível de especialização que requerem, só pelo facto de vários sectores nacionais serem como que compartimentos estanques, ou de existirem, na maior parte dos casos, mentalidades retrógradas confinadas ao conceito estreito e mesquinho do seu próprio departamento.

Por fim neste sector tecnológico também parece adequada a preparação e edição de livros e manuais técnicos, utilizando-se completamente os bons especialistas que a Armada tem em certas matérias, com o objectivo de difundir os conhecimentos técnicos e a experiência acumulada em longos anos da sua aplicação, normalizando até a terminologia técnica que entre nós é pouco menos que caótica.

Quantos de nós têm sentido esta potencialidade da Armada, de que no entanto demos boas provas nalguns casos, infelizmente poucos! Quantos de

nós não lamentaram o pouco que se fez neste campo, umas vezes por falta de incentivo, outras por se querer atingir o óptimo quando o bom já era extraordinariamente útil ao País.

Como podem ter sentido, a enumeração destas actividades nem foi exautiva nem detalhada. A respeito de cada uma delas muito se poderia dizer, mas essa análise saíria fora do âmbito das generalidades que me propuz dizer.

Há no entanto um aspecto que não posso deixar de referir. Todas estas actividades estão viradas para servir directamente o povo português. E no entanto algumas delas — menciono especialmente as relacionadas com a investigação do mar e com o fomento tecnológico — podem, e devem, ser postas à disposição dos países de expressão portuguesa que agora surgiram, num esforço de cooperação que seja realmente eficiente.

Se o não fizermos, ou não conseguirmos fazer por deficiência própria, mostraremos que perdemos capacidades que tinhamos de imaginação e adaptabilidade às novas situações, e sinto que perdemos oportunidades para as gentes deste País.

Algumas destas actividades ou tarefas que resumi como adequadas à nossa Armada do futuro, podem ser objecto de contestação ou pelo menos de controvérsia. Penso no entanto que, nesta hora de arranque, em que a Armada precisa de mostrar ao País que, além de ser um dos seus escudos protectores, é ainda uma imprescindível ferramenta do desenvolvimento, temos o direito de esperar que as oportunidades sejam analisadas.

A contestação a que me refiro pode vir de dois sectores, aliás muito diferentes:

Um deles, situado no meio civil, usando como argumentos as leis antigas ou modernas e os exemplos de outros países em estado de desenvolvimento muito diferente, defende que as actividades relacionadas com a autoridade marítima, com a investigação do mar e com a tecnologia, devem ser desempenhadas por departamentos não militares.

Essa argumentação, que esconde em geral um desejo de expansão desses departamentos e até de certa inveja pelo que de bom a Armada tem feito, é fácilmente refutada mostrando a grande economia de meios e objectividade com que a Armada tem trabalhado, a experiência que possui e que é insensato não aproveitar, e até a desilusão que nos tem dado a falta de eficiência e de organização de alguns organismos que recentemente deixaram de ser da responsabilidade da Armada.

O outro sector de contestação situa-se na própria Armada, e é formado por aqueles que a compreendem apenas como força militar, argumentando que as tarefas ligadas ao fomento cientifico ou económico corrompem a pureza da função militar e que distraem os profissionais da Armada para actividades estranhas aos seus objectivos principais.

A estes pode-se dizer que a corrupção nada tem a ver com a actividade que se realiza, e que as actividades estranhas à Marinha militar que de há tantos anos vimos exercendo muito a têm ajudado a criar profissionais polivalentes, o que de outro modo não teria sido possível, além do prestígio inegável que tem trazido à Armada. Não será de certo surpresa dizer-vos que somos melhor conhecidos e apreciados por essas actividades, ditas complementares, do que propriamente pela arte militar que desempenhamos.

A esses diremos também que as escolas e universidades não têm, entre nós, a objectividade e o ideal de eficiência que a Armada tem sobejamente demonstrado, e, portanto, que o País é demasiado pobre para duplicar meios navais e outras estruturas sem que esteja garantida uma notável melhoria de serviços prestados. Ora todos sabemos que não é aconselhável isolar a investigação dos meios que utiliza, embora estes possam e devam ser partilhados para seu aproveitamento integral.

*

Uma realidade temos que encarar: os meios navais militares têm que ser ajustados à nova dimensão do País, em paralelo com o que aconteça aos outros ramos das Forças Armadas.

E duas alternativas se põem: ou a Armada fica apenas com esses meios navais militares, fechando instalações ou aproveitando-as apenas parcelarmente, abatendo navios, convertendo e enviando para o ramo civil o excesso do seu pessoal e material, perspectiva que, depois de tudo o que expuz, se me afigura desastrosa para a Armada e para o seu pessoal e contrária aos interesses de Portugal, ou a Armada aproveita todas as suas potencialidades, mantendo aberto o leque das suas actividades, que até deve reafirmar e desenvolver,

pela aplicação integral do pessoal válido, dos meios navais, das instalações, e de tudo o que constitui o seu rico património, dentro das linhas de acção enunciadas ou outras que a nossa capacidade criadora venha a apresentar, prescindindo obviamente dos meios inaproveitáveis com realismo que pode ser doloroso mas que é necessário.

Terminologia Naval

ENXOFRIA DO ESCARCÉU – Luminescência proveniente da rebentação do mar, dos bigodes do navio, da carneirada ou do cachão resultante do encontro de correntes.

ENXOVALHAR – Entrar a água por cima da borda do navio, beber água pela borda, embarcar água.

ENXOVAR – Fazer entrar uma peça de madeira no encaixe ou entalhe que a deve receber.

ENXURRAR – Encalhar na praia, voluntária ou involuntariamente.

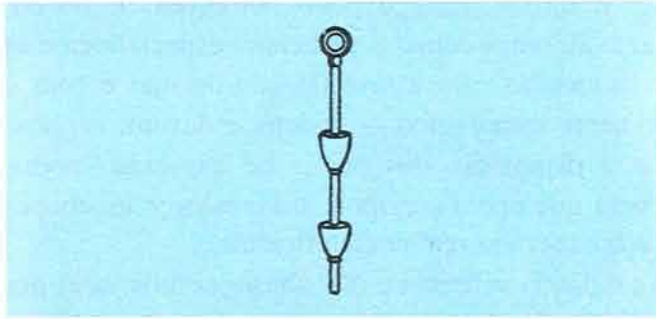
ENXUTO – Diz-se do navio ou embarcação que se levanta facilmente na vaga não embarcando água por cima da borda; é o contrário de enxovalhado.

ESBIRROS – Pontaletes com que na manobra de virar de querena se escorava a borda ou amurada do navio de encontro ao convés, de popa à proa; escoras.

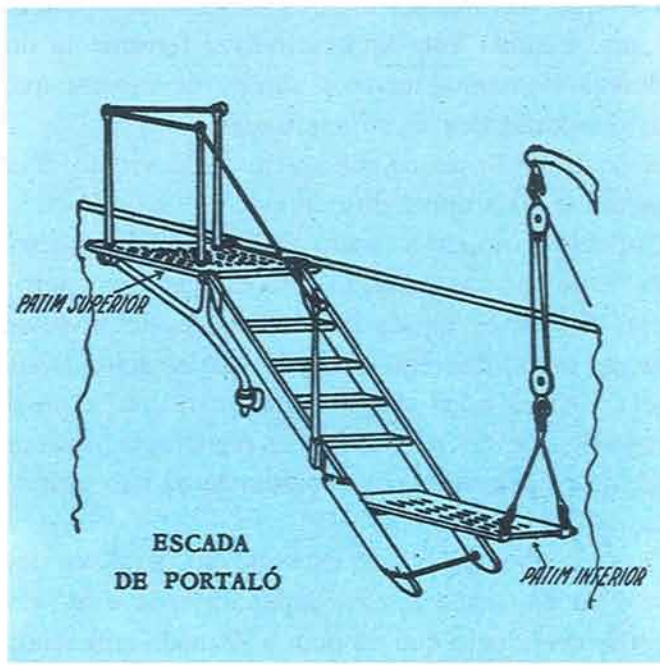
ESCABRA – União de dois madeiros pelos extremos.

ESCACHA – Ao contrário, de esguelha, mal; puxar enviezadamente.

ESCADA DE ANDORINHOS – Escada formada por um só cabo no qual se enfiam andorinhos cónicos com a base para cima, separados entre si e assentes sobre pinhas de anel fixas ao cabo cujo chicote superior termina em mãozinha com sapatilho para a manilha ou gato de tesoura: escada de um cabo.



ESCADA DE PORTALÓ – Escada de madeira, amovível, que dá acesso ao portaló, com degraus, um patim em cada extremo e uma série de balaústres metálicos que suportam o corrimão; quando fora de serviço é levantada à horizontal, junto à borda; com o navio a navegar pode prolongar-se com a borda e amarrar-se ou simplesmente desmontar-se e meter-se dentro; é também conhecida por escada de bota-fora.



O «CROSS-PROMENADE»

O «cross-promenado» (também conhecido por «cross-passeio») é um sistema de treino físico criado, em 1962, pelo então major (hoje general) da Força Aérea Belga Raoult Mollet.

Quando se fala em treino físico surge imediatamente a pergunta: a que se destina esse treino físico?

Para respondermos temos de saber que no Plano Anual de Preparação de qualquer desportista se consideram três períodos:

a) **Período de Treino Físico Básico** – a efectuar no início da época desportiva e tendo em vista a melhoria, em termos gerais, de todas as qualidades físicas por forma a constituir a necessária base «sobre» a qual possa ser «construído» o período seguinte mais específico;

b) **Período de Treino Físico Específico** – a efectuar imediatamente antes e durante a época de competição e apresentando como finalidade o desenvolvimento das capacidades mais relacionadas com a modalidade que o desportista pratica;

c) **Período de Treino Físico de Manutenção** – a efectuar logo que se consiga atingir o «nível» que se procurava alcançar. Tem por objectivo *manter* a preparação adquirida.

Ora o «cross-promenade», dado que é constituído por várias partes, tendo cada uma como fim o desenvolvimento de determinadas qualidades físicas, pode adaptar-se a qualquer daqueles períodos de treino físico para o que bastará atribuir a mesma importância (ou duração) a todas essas partes *(Treino Físico Básico)* ou, pelo contrário, diminuir a duração de algumas para dedicar mais tempo a outras que, em determinado período, interessem mais especificamente à modalidade que se pratica *(Treino Físico Específico).* Uma sessão de «cross-promenade» considera-se dividida da seguinte maneira:

I parte: Aquecimento-Flexibilização;
II parte: Treino de potência muscular;
III parte: Treino de velocidade – saltos;
IV parte: Treino de resistência.

Para ficarmos com a ideia global deste sistema de treino começamos por esclarecer que ele se deverá efectuar em zonas arborizadas, logo em estreito contacto com a Natureza, o que lhe incute um vínculo salutar, conhecidas que são as condições de pureza de ar nessas zonas. É interessante referir que o nome «cross-promenade» (ou «cross-passeio») provém do modo como está concebido: corrida pelo campo (com paragens para efectuar exercícios que as exijam) e utilização da marcha como forma de descanso sempre que o grau de fadiga o exigir. A constante utilização neste treino da corrida ou da marcha (exercícios que põem em actividade grandes massas musculares) faz com que se adquiram melhoramentos notáveis na chamada resistência orgânica ou seja, na capacidade do organismo em efectuar exercícios de pouca intensidade mas realizados durante bastante tempo *(de notar que por idêntica utilização de grandes massas musculares também o remo e o ciclismo desenvolvem a resistência orgânica).* Lembramos que o desenvolvimento da resistência orgânica está inteiramente relacionado com uma melhoria de funcionamento dos aparelhos circulatório e respiratório.

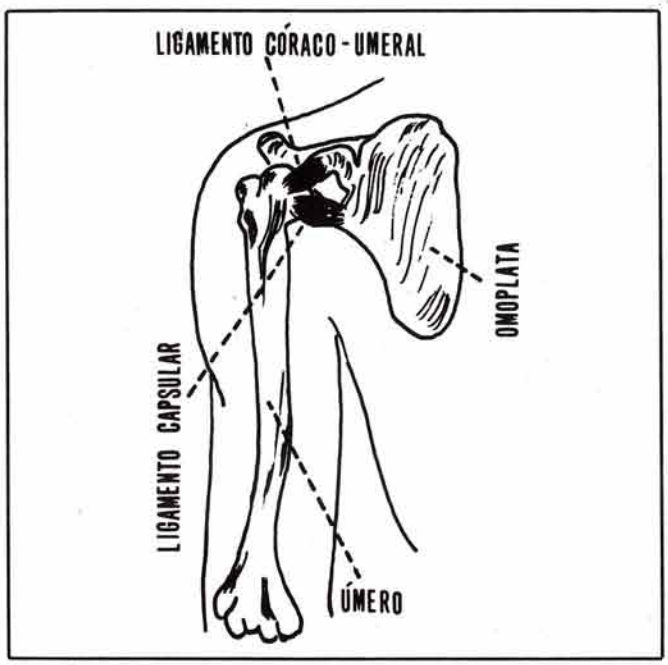
Passaremos então a analisar o «porquê» e «como» de cada uma das diferentes partes do «cross-promenade».

I Parte: Aquecimento – Flexibilização:

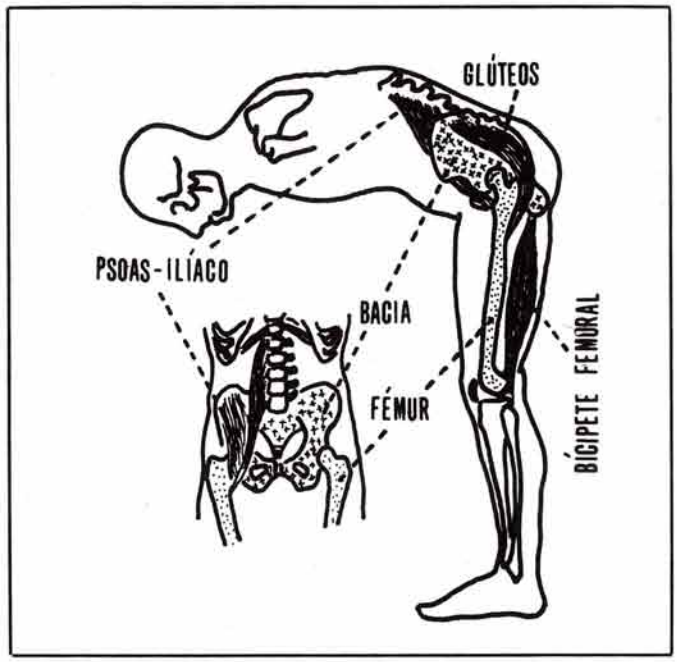
Do mesmo modo que a um automóvel é impossível render o máximo quando o motor ainda está «frio», também o organismo não pode iniciar determinados esforços se não houver um prévio período de aquecimento, que tem por objectivo:

– Preparar progressivamente os músculos para o trabalho que vão desenvolver o que evita as vulgares distenções musculares;
– Aumentar a temperatura dos músculos, facilitando desse modo as trocas químicas que se dão ao nível muscular e permitem assim uma melhoria de rendimento;
– Adaptar os aparelhos circulatório e respiratório ao esforço que se vai efectuar (aumento do ritmo cardíaco, aumento do ritmo respiratório, abertura dos capilares que ao nível muscular permitem uma melhor troca gasosa, etc.).

No que se refere à flexibilização teremos antes de mais de defini-la: *é o maior ou menor grau de am-*



Ombro direito, visto de frente.



O psoas-iliaco flexiona o tronco à frente; os glúteos e o bicípete femural limitam essa flexão.

plitude das articulações. Esta amplitude depende fundamentalmente de:

a) Existência de «ligamentos» (fibras que «reforçam» as articulações);

b) Falta de elasticidade dos músculos antagonistas (ou sejam os músculos que contrariam um determinado movimento).

Na figura 1 vemos que os ligamentos indicados limitam o movimento do braço atrás. Na figura 2 a flexão do tronco à frente é limitada pelos músculos *glúteos* (ou nadegueiros) e pelo *bicípete femural.* Num e noutro caso apenas se conseguirão efectuar os movimentos com toda a amplitude possível se «forçarmos» a extensão quer dos ligamentos quer dos músculos antagonistas. É isto o que se pretende com a flexibilização!

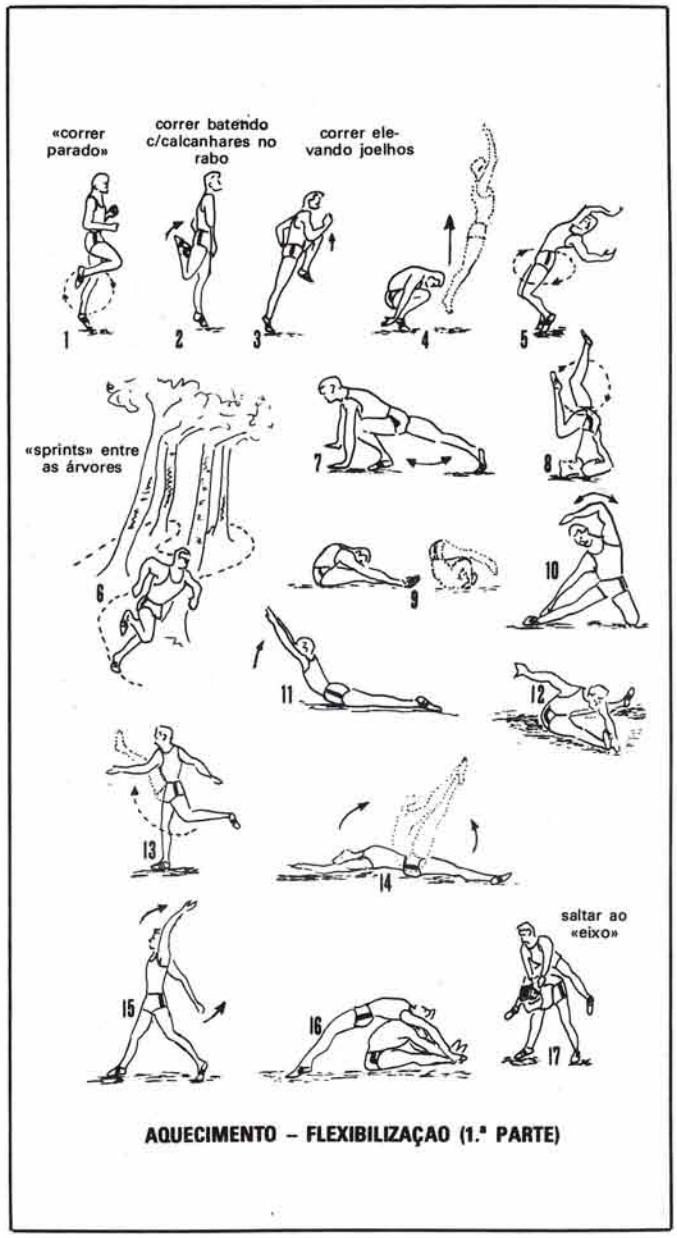
A duração da primeira parte do «cross-promenade» será de 30 minutos. Sublinhemos mais uma vez que tanto nesta parte como nas outras apenas deveremos parar para fazer os exercícios que a isso nos obrigam, sendo portanto fundamental que entre os vários exercícios se corra ou se ande, conforme o grau de fadiga do indivíduo.

O que se disse é também válido para a ligação entre as várias partes deste treino. *A ligação da I Parte à II Parte far-se-á por corrida ligeira ou marcha (ou alternando uma com a outra) durante 3-5 minutos.*

...E para terminar a explicação desta I Parte apresentamos uma sequência de exercícios que repetidos 6 a 12 vezes poderão constituir um exemplo do trabalho a realizar na fase de Aquecimento-Flexibilização.

(Continua)

Sanches de Oliveira
1.º-tenente



AQUECIMENTO – FLEXIBILIZAÇAO (1.ª PARTE)

REFLEXÕES...

«...Pois querendo esse desportista americano aproveitar a sua deslocação à Europa por ocasião dos Jogos Olímpicos de Estocolmo (1920 fez-se inscrever também nas célebres regatas de Henley (Inglaterra) que se efectuariam duas semanas antes das competições olímpicas. Ao apresentar-se aos organizadores das regatas verificou que o seu nome não figurava na lista dos concorrentes. Perguntou se não tinham recebido a sua inscrição ao que os organizadores responderam que sim *mas que o não tinham inscrito porque os Regulamentos das regatas proibiam a competição de operários e trabalhadores manuais com os «gentlemen»...*

«Este homem – de seu nome John Kelly – antigo emigrante irlandês, havia de ficar muito conhecido: foi campeão olímpico de remo (1920) – acabando assim com a supremacia dos britânicos – e seu filho John Kelly Junior veio um dia a ganhar uma das tais regatas de Henley; além disso a sua filha, a actriz de cinema Grace Kelly tornou-se princesa de Mónaco...

«...Uma história bem à americana...»

(Extraído do livro «O Desporto» e as Estruturas Sociais», do prof. EF José Esteves).

Reportagem

O ALMIRANTE SOUTO CRUZ NOS EXERCÍCIOS DE FUZILEIROS

No mês de Fevereiro findo, a Escola de Fuzileiros realizou, na Serra da Arrábida, uma série de exercícios de fogos reais e de desembarque em que foram utilizados carros «Chaimite», morteiros de 60, 81 e 120 m/m, «bazookas», armamento ligeiro e botes de borracha.

No dia 25, o almirante Souto Cruz deslocou-se à zona dos exercícios, onde foi recebido pelos comandantes do Corpo de Fuzileiros, da Força de Fuzileiros do Continente, da Escola de Fuzileiros, dos Batalhões de Fuzileiros nºs. 2 e 3 e pelo director de instrução daquela Escola.

Na parte da manhã assistiu a exercícios de armas de apoio e poude verificar os efeitos do tiro, cujos resultados foram considerados óptimos. Após o almoço, falou aos fuzileiros manifestando a satisfação de ter passado o dia com eles; referiu-se também ao momento político actual, frizando a necessidade de eleições livres em «defesa do direito que todo o cidadão tem de escolher o regime que desejar», sendo as Forças Armadas a garantia para que o povo exerça o direito de voto com inteira liberdade.

SESSÃO DO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

Teve lugar no passado dia 11 de Fevereiro nas instalações do Museu de Marinha, em Belém, mais uma sessão do Centro de Estudos de Marinha, a qual foi presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz e a que assistiram além dos membros daquele Centro, numerosas entidades civis e militares.

Abrindo a sessão, o presidente do Centro de Estudos de Marinha congratulou-se com a presença do chefe do Estado Maior da Armada e após palavras de saudação e referências a algumas entidades fez a apresentação do conferente, prof. Luís de Albuquerque, historiador da náutica, que apresentou uma comunicação subordinada ao tema «DOIS DOCUMENTOS SOBRE A CARREIRA DO TRATO DE MOÇAMBIQUE» em que, com base em dois documentos inéditos da colecção S.Lourenço, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, datados de 1544 e 1547, teceu algumas observações sobre o comportamento dos capitães, feitores e escrivães dos navios que, equipados e carregados à custa da fazenda nacional, faziam a ligação comercial entre Goa e Moçambique.

A comunicação foi comentada pelo eng.º Agostinho Gambette e pelo capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota.

HOMENAGEM A UM MESTRE DAS ARMAS NAVAIS QUE COMPLETOU 50 ANOS DE SERVIÇO

A Direcção do Serviço de Armas Navais (DSAN) promoveu no dia 18 de Fevereiro passado uma cerimónia de homenagem ao mestre de 1ª classe Fernando Carvalho que em Novembro último completou 50 anos de «serviço efectivo absolutamente excepcional» — assim se expressa no louvor que lhe foi concedido — e que, agora, transitou para as Oficinas Gerais de Armas e Electrónica, recentemente criadas, mercê da reestruturação dos estabelecimentos tecnico-fabris da Armada.

A sessão teve lugar na sala de reuniões do Grupo Oficinal de Armamento e Material Electrónico (GOAME), no Arsenal do Alfeite, e a ela estiveram presentes o capitão-de-mar-e-guerra EMQ Carvalho Afonso, administrador do Arsenal do Alfeite; capitão-de-fragata Duarte Lopes, director do GOAME; capitão-de-fragata Rasquilho Raposo, director da DSAN; oficiais, sargentos, praças e funcionários civis da GOAME e da DSAN, em número significativo.

Pelos administrador do Arsenal do Alfeite e director do Serviço de Armas Navais foram dirigidas palavras de apreço ao homenageado, tendo também sido lido o louvor que lhe foi atribuido por aquela Direcção que obsequiou o mestre Carvalho com uma salva de prata alusiva aos seus 50 anos de serviço.

O CHEFE DO ESTADO MAIOR DA ARMADA NA ALEMANHA

De 20 a 22 de Fevereiro passado, o almirante Souto Cruz participou no 13.º Colóquio Internacional da Associação Oeste-Alemã «Wehrkunde», no qual entidades militares e civis de vários países debateram problemas de interesse comum relacionados com os diversos aspectos da segurança mundial.

No referido colóquio, em face de várias intervenções, em especial de deputados da República Federal Alemã que puzeram em dúvida a possibilidade de permanência na OTAN de países em cujo governo participem representantes do partido comunista, o almirante Souto Cruz, referindo-se ao caso concreto de Portugal, reafirmou as posições tomadas desde o 25 de Abril de 1974 pelos vários governos provisórios, de inteiro respeito pelos compromissos internacionais assumidos incluindo a participação na OTAN, apesar de algumas pressões exercidas pelos partidos da extrema esquerda.

Em defesa da tese de pluralismo político no seio da Aliança e apoiando a

intervenção do delegado francês Charles Herner, o almirante Souto Cruz considerou indispensável que se procedesse a uma análise correcta das causas que tinham dado origem, nos países europeus da orla mediterrânica, ao aparecimento duma forte contestação ao sistema capitalista e ao relativo êxito de partidos de tendência marxista. Uma das causas possíveis seria o facto de o sistema capitalista, cujo sucesso como motor do desenvolvimento económico nos Estados Unidos e nos países do Oeste europeu não podia ser posto em dúvida, não ter conseguido, ao tentar a industrialização dos países periféricos, e do terceiro mundo, criar as condições necessárias a um progresso efectivo e harmonioso. Com efeito, com a importação de capitais e de tecnologia necessários ao arranque do surto industrial pretendido, verificou-se, em quase todos esses países periféricos, um aumento de riqueza que se concentrou numa classe social muito limitada enquanto as condições de vida de largas camadas da população se mantinham inalteráveis ou sofriam mesmo uma certa deterioração. Impunha-se, portanto, que os técnicos e políticos dos países altamente industrializados se debruçassem atentamente sobre o problema procurando extrair, dos resultados obtidos, as conclusões indispensáveis. Parecia, desde já, possível concluir que os métodos de expansão económica utilizados tinham falhado largamente nos objectivos que se propunham alcançar e que se tornava indispensável conceber um capitalismo «mais humano» susceptível de contribuir para um progresso harmónico dos restantes países, designadamente os da orla mediterrânica, por forma a evitar o agravamento das desigualdades sociais e a criar condições efectivas para uma melhoria generalizada da «qualidade de vida».

Só um esforço deste tipo, que ultrapassa largamente os padrões usuais de auxílio económico até ao presente adoptados, seria susceptível de proporcionar meios eficazes de garantir, a todos os países signatários do Pacto do Atlântico, a possibilidade de escolherem livremente e sem pressões exteriores regimes internos sensivelmente idênticos, como parecia ser o desejo manifestado pela maior parte dos delegados presentes à reunião.

COMEMORAÇÕES DO 1.º ANIVERSÁRIO DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

No dia 22 de Fevereiro findo o Clube do Sargento da Armada na sua sede social, em Lisboa, levou a efeito uma sessão solene comemorativa da passagem do 1º aniversário.

Presidiu à sessão o contra-almirante Leonel Cardoso, vice-chefe do Estado Maior da Armada. Assistiram à sessão o capitão-de-fragata Vítor Crespo, membro do Conselho da Revolução e ministro da Cooperação; capitão-tenente ECN Martins Guerreiro, do Conselho da Revolução; oficiais representando o general Pinho Freire e o brigadeiro Vasco Lourenço, do Conselho da Revolução; o presidente do Clube Militar Naval; oficiais do Gabinete do CEMA; representações de sargentos do Exército e da Força Aérea e das praças da Armada; muitas senhoras e associados.

Aberta a reunião, o 1º sargento MQ Artur Ribeiro, presidente da Direcção, agradeceu a presença dos convidados e historiou a curta vida do clube.

Seguidamente o capitão-de-mar-e-guerra Sousa Leitão fez a sua anunciada conferência, em que abordou o tema «As Perspectivas Futuras da Armada», trabalho que prendeu o vasto auditório e que, dado o seu interesse, se publica, na íntegra, neste número da Revista.

A sessão foi encerrada pelo contra-almirante Leonel Cardoso, que num curto improviso dirigiu felicitações aos sargentos da Armada por terem conseguido, finalmente, formar o seu clube ao qual desejou as maiores prosperidades.

Quarto de Folga

PENA DE GALINHA COMPROMETEDORA

Houve em tempos um comandante que tinha uma maneira muito pessoal de encarar o uso e regras do Regulamento de Disciplina Militar.

Não gostava nada de «sujar» cadernetas, mas também não considerava bom princípio deixar passar qualquer falta. Consequentemente, para delitos até uma determinada gravidade, não funcionavam os artigos do R. D. M. mas funcionava o tal código muito pessoal cheio de singularidade e imprevistos.

Na altura em que se deu o que tentamos relatar, o tal oficial comandava um pequeno navio que, uma vez por outra, até estava sem imediato normalmente guarda-marinha de pouca experiência.

Ora, foi nomeado um jovem guarda-marinha para esse navio e, como era natural, ao receber o encargo de imediato, perguntou ao camarada, que ia deixar o navio, que tal era o Comandante.

Recebeu uma apreciação geral do Senhor com aspectos tranquilizantes mas, a certa altura, sobre o tal aspecto disciplinar, apresentou o Comandante como pessoa um tanto ou quanto excêntrica, exótica, dando uns pormenores de factos ocorridos que excitaram a imaginação do guarda-marinha a tal ponto que ficou na expectativa do que é que iria acontecer, do género, durante a sua permanência a bordo.

Não demorou muito.

Na primeira noite que navegaram, noite escura como breu e de razoável mau tempo, a seguir a receber o serviço de quarto, que o Comandante lhe entregou, já depois de este se ter retirado, numa olhadela que deu à «paisagem», pareceu-lhe que alguém estava no cesto da gávea, lugar que não era costume guarnecer por ninguém, até porque, o vigia nomeado, estava ao seu lado, a um canto da ponte, de binóculo ao pescoço e, naturalmente e nas circunstâncias, resguardando-se do mau tempo, sumido no capuz do seu capote.

– Está alguém lá em cima? – perguntou o imediato, guarda-marinha, surpreso.

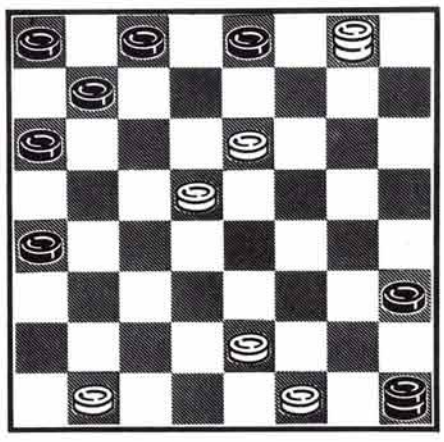
– É o despenseiro que apresentou. ao senhor Comandante uma bacia de água quente limpa... com uma pena de galinha a flutuar. Está a fazer um quarto de vigia extra, sob mau tempo – explicou o vigia de quarto, com voz de pessoa habituada a situações do género.

Se o método seguido visava espevitar a memória, cremos piamente que aquele funcionário nunca mais se esqueceu que a água quente numa bacia, para o Comandante, não deve ter a boiar... penas de galinha, a menos que se queira aguentar o mau tempo e... de vigia.

Capt. Zuzara

DAMAS

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham

SABE?

1 – O «Dia da Raça» comemora-se em Portugal no dia 10 de Junho por ter sido nesse dia que:
- – Vasco da Gama chegou à Índia;
- – Pedro Álvares Cabral chegou ao Brasil;
- – Morreu Luís Vaz de Camões.

2 – O primeiro navegador que completou a volta ao Mundo, foi:
- – Fernão de Magalhães;
- – J. Sebastião del Cano;
- – James Cook.

3 – Dante Alighieri, um dos maiores poetas, criador da «Divina Comédia» nasceu no ano de 1265, em:
- – Florença;
- – Veneza;
- – Génova.

4 – Dos três exploradores que fizeram a travessia de África, entre Angola e Moçambique, um era oficial de Marinha:
- – Brito Capelo;
- – Serpa Pinto;
- – Roberto Ivens.

5 – O complexo hidroeléctrico de Cabora Bassa, um dos maiores do Mundo, fica situado em Moçambique no rio:
- – Zambeze;
- – Limpopo;
- – Save.

6 – O cossaco Semión Dézhniev descobriu o estreito que separa a Ásia da América em:
- – 1646;
- – 1648;
- – 1650.

7 – Os Raios X foram descobertos pelo cientista.
- – J.J. Thomson;
- – W. Konrad Roentgen;
- – William Crooke.

8 – A locução latina «Ad hoc» usada com grande frequência após o 25 de Abril, quer dizer:
- De qualquer modo;
- De propósito;
- Transitório.

9 – O primeiro jornal comunista português foi publicado no Porto em 1888 e tinha o título:
- «Revolução»;
- «Revolução Social»;
- «Bandeira Vermelha»

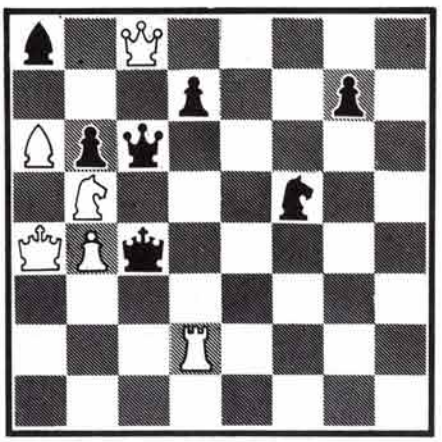
10 – A «Teoria da Relatividade» deve-se ao cientista:
- Galileu Galilei;
- Albert Einstein;
- Benjamin Franklin.

SEASA
Cabo aux.

(Solução na pág. 34)

XADREZ

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e dão mate em 3 lances.

ARITMOGRAFIA

1	×		+		×		= 9
×		×		+		×	
	×		-		+		= 9
+		+		×		:	
	×		:		×		= 9
+		+		×		+	
	+		-		×		= 9
= 9		= 9		= 9		= 9	

Complete os espaços em branco com os algarismos correspondentes aos cálculos aritméticos a que respeitam os totais mencionados na coluna da direita e na linha de baixo.

M. Horta
Sarg.-aj. L

(Solução no próximo número)

P A R I S L I M U E S B D A N
D N E S U E A T A S O R U L A
B T V L N O O P P T R E N E N
O E I B R E S T V T L O Q S T
R S N R E Q U B O O E T U S E
D U N E R Q R T U A O E O S
E M A R S E L H A N V R S I
U N I E C E Q A Q A S U Q I S
S B L O H E R V A H U C U R R
T A T T R O R G G A V A E T T
S L T O B L O P A R E T I N A
O E O U R G R E I M S I S A P
R O O L S R I S T N E I R O L
A N S O E U E T S O V S A C H
P A E N T O N A P U S R U O T
R I G R L B A B O R U I D E S
E D O B O R A T O U L O U S E
C H M U R E G G I M A S R A M
I T I E I H S S T N T T T O A
N S L I C C T O S E D R U O L

CONCURSO N.º 55

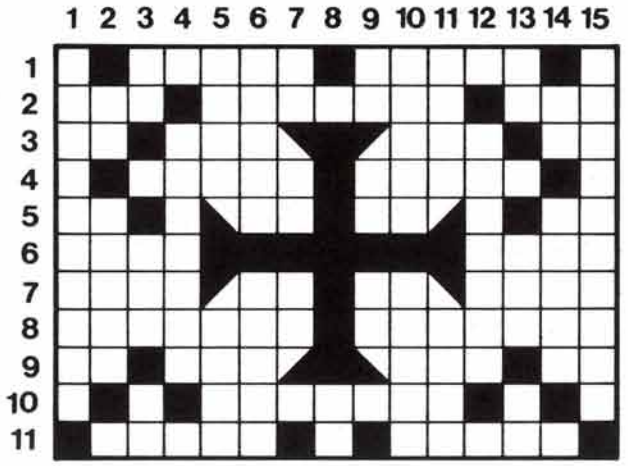
Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de 19 cidades de França. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

(Solução no próximo número)

PALAVRAS CRUZADAS N.º 55



HORIZONTAIS: 1 – Derrubei; excepto. 2 – Nome que caracteriza os americanos; dificuldades; pedido de socorro. 3 – Nota musical; pedras de moinho; condenado; interjeição de cansaço. 4 – Estabelecimento onde se vendem flores; no meio de. 5 – Cidade da Caldeia (inv.); s. q. do ouro; pedra de moinho; antes do meio-dia. 6 – Acreditar; cubra. 7 – Lavrai; crença; nota musical; voga. 8 – Amansadas; ornada a ouro (inv.). 9 – Eles; muitos; nome de letra; sono infantil. 10 – Lutas. 11 – Canta; nódoa.

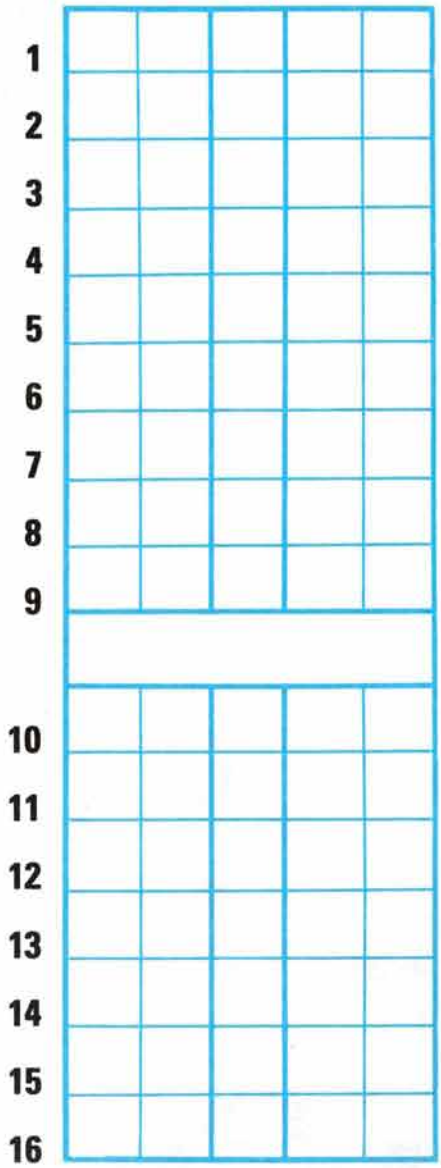
VERTICAIS: 1 – Duros. 2 – Vogal dobrada; berros. 3 – Ruim (inv.); Escola de Alunos Marinheiros; prefixo de negação. 4 – Definhavam. 5 – Sobrepor; falo. 6 – Frente (fig.); embarcação do Tejo; 7 – Sair; alternativa; pertences. 8 – Graceja. 9 – S. q. da prata; preposição simples; ruim. 10 – Sítio onde se coze; imaginário. 11 – Esticado (inv.); pequeno golpe. 12 – Canal que conduz a urina do rim para a bexiga. 13 – Elas; a primeira de aruga; quatro. 14 – Possibilidades; meto a proa. 15 – Famintos.

A. Fardilha
Ex-mar. L

(Solução no próximo número)

N. R. – No presente problema o leitor encontrará, depois de resolvido, o quinto verso da primeira estrofe de «Os Lusíadas».

PILHA DE PALAVRAS



1 – Durar. 2 – Decanado. 3 – Cerrado. 4 – Ilustre. 5 – Par. – 6 Partido. 7 – Demente. 8 – Meigo. 9 – Dragão. 10 – Tragédias. 11 – Flor. 12 – Enovelar. 13 – Vala. 14 – Rijo. – 15 – Conceder. 16 – Especiaria.

Depois de resolvido este passatempo, na coluna central, o leitor encontrará o nome de dois lagos africanos. Este problema tem a particularidade de as palavras se iniciarem pela letra «D».

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

(Solução no próximo número)

– Mas eu só queria tirar a fotografia para o Bilhete de Identidade.

RIFÕES POPULARES

Nevoeiro no vale
pescador em terra.

Nevoeiro na montanha
pescador na cabana.

Ao leme quem quiser
e à escola quem souber.

O tempo e a maré
não param nem esperam.

SOLUÇÕES

SABE?

1 – Morreu Luís Vaz de Camões
2 – J. Sebastião del Cano
3 – Florença
4 – Roberto Ivens
5 – Zambeze
6 – 1648
7 – W. Konrad Roentgen
8 – De propósito
9 – «Revolução Social»
10 – Albert Einstein

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 53

Herculano (Alexandre), Ortigão (Ramalho), Diniz (Júlio), Branco (Camilo Castelo), Garrett (Almeida), Ribeiro (Aquilino), Chagas (Pinheiro), Castro (Ferreira de), Queiroz (Eça de), Almeida (Fialho de), Cortezão (Jaime) e Dantas (Julião).

VENCEDOR: Asp. RN Vasco de Melo. N. R. P. «Cacine».

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 54

15	10	3	6
4	5	16	9
14	11	2	7
1	8	13	12

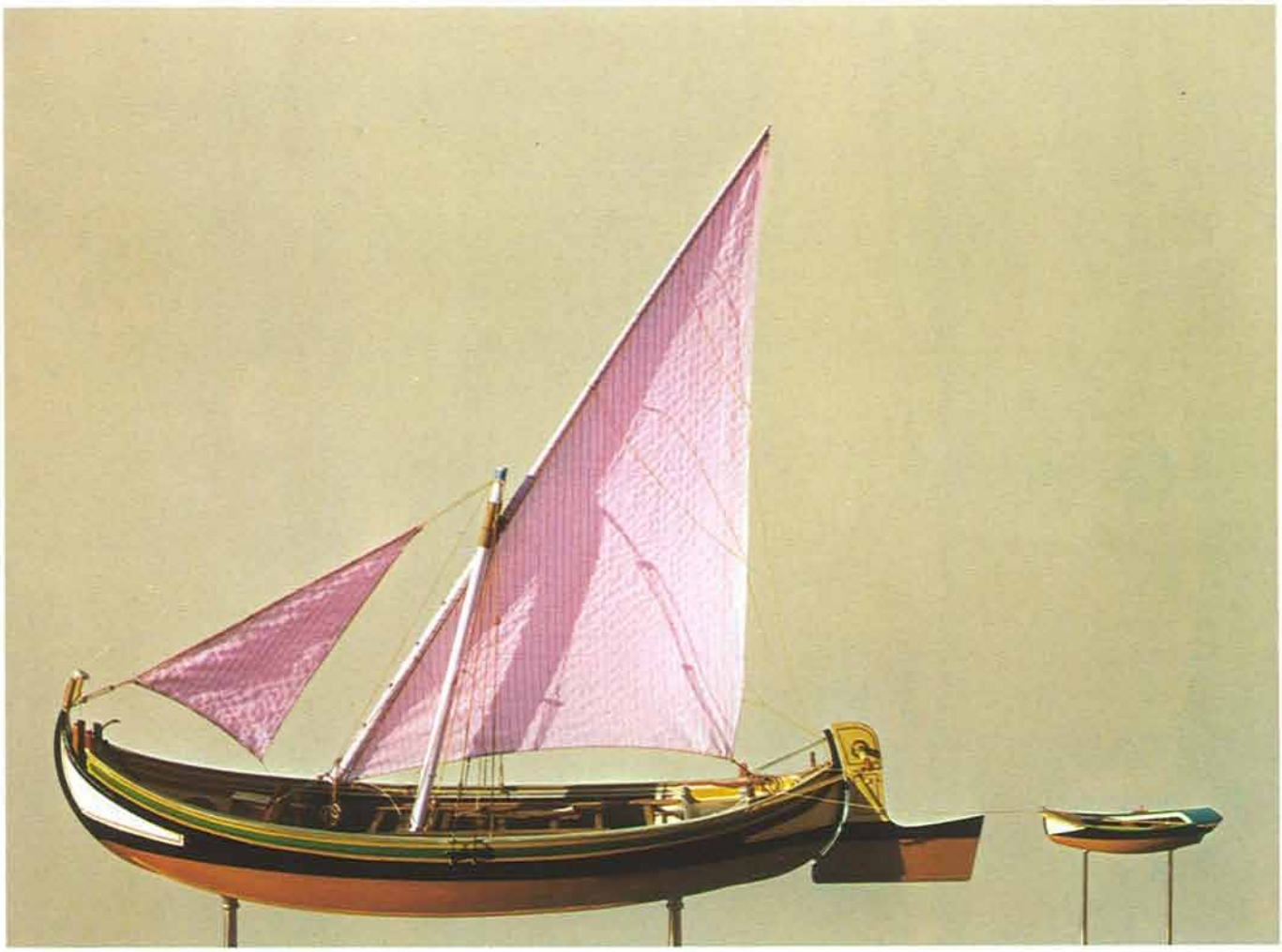
VENCEDOR: 2.º-ten. EMQ José L. T. Pereira Soares.

A poda dos Plátanos do Ministério da Marinha

Confirmando o velho rifão de que «O MARUJO È PAU PARA TODA A COLHER», o sarj.-aj. E RA Roseira Soares e o mar. FZE Soares Russo fazem a poda dos plátanos da parada do Ministério da Marinha.

(Foto do 2.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

CULÉ



(Modelo da colecção Seixas, existente no Museu de Marinha — foto de Reinaldo de Carvalho, fotógrafo do Museu de Marinha)

Antiga embarcação de tráfego no Tejo, ribatejana, da qual não conhecemos as origens. De aspecto típico, elegantes linhas, proa altaneira e revirada, chato, sem painel na popa, cadaste prolongado para cima, andava facilmente a ré para sair dos pequenos afluentes e braços do rio, onde frequentemente se metia para carregar e descarregar as mercadorias que transportava.

Nestes casos, os seus tripulantes, faziam uso de longas varas, de ponta ferrada, para tal manobra.

O seu leme tinha uma grande porta, comum aos barcos de fundo chato, usados, em águas pouco profundas e normalmente tranquilas. nas extremidades da qual se ligavam os gualdropes de governo.

Tinha um só mastro inclinado para a ré e içava uma verga, onde envergava uma vela triangular latina. Também tinha outra pequena vela de estai.

Navegando à bolina, o culé suspendia, fora de borda, por sotavento, uma «tábua de bolina», cuja função era substituir a quilha não existente e impedir que se virasse facilmente.

As velas eram tradicionalmente tratadas com uma substância que lhes dava uma cor vermelha e lhes prolongava a sua duração. Tal facto tornava o culé de aspecto típico e inconfundível, desafiando os artistas para uma maravilhosa aguarela marinha.

Dedicava-se especialmente ao transporte de fruta, frequentando a Doca da Areia, ao Terreiro do Trigo, onde desembarcava os frutos do Ribatejo — melões e melancias — e onde era frequentemente visto, esperando a sua vez de descarregar.

Tudo isso acabou com o aparecimento e uso da hoje vulgar camioneta, que passou a ir buscar a fruta à sua origem, dando ao culé o golpe de misericórdia, acabando-lhe com a utilidade e emprego.

A civilização tem destas coisas...